平成２５年　第１回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成２５年2月１５日開催

苫　小　牧　港　管　理　組　合　議　会

平成２５年　第１回定例会

苫小牧港管理組合議会

平成２５年２月１５日（金曜日）　午後１時３１分開会

○本日の会議に付議した事件

日程第１　会議録署名議員の指名について

日程第２　会期の決定について

日程第３　諸般の報告について

日程第４　報告第１号及び第２号について

報告第１号　専決処分の承認を求めることについて（平成２４年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第１号））

報告第２号　専決処分について（損害賠償の額の決定について）

日程第５　議案第１号から第４号について

議案第１号　平成２４年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第１号）について

議案第２号　平成２４年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第２号）について

議案第３号　平成２５年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

議案第４号　平成２５年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

日程第６　一般質問

日程第７　議員提案第１号について

議員提案第１号　苫小牧港管理組合議会議員派遣の件について

○出席議員（１０人）

1番	梅尾要一君	6番	北岸由利子君
2番	遠藤　連君	7番	後藤節男君
3番	沖田清志君	8番	谷本誠治君
4番	金澤　俊君	9番	松井雅宏君
5番	神戸典臣君	１０番	田村龍治君

○説明員出席者

管理者	岩倉博文君
専任副管理者	柏葉導徳君

副管理者	中野裕隆君
総務部長	玉川豊一君
施設部長	大岡秀哉君
総合政策室長	平田利明君
総務課長	牧野弘幸君
業務課長	浅井孝人君
計画課長	下舘隆一君
施設課長	中川尚志君
会計管理者兼出納室長	工藤保行君
総務課長補佐	相原雅人君
業務課長補佐	西川敏明君

監査委員	飴谷長藏君
監査委員	渡邊敏明君
監査委員事務局長	小玉一敏君
監査委員事務局主査	畠山由希子君

○事務局職員出席者

事務局長	牧野弘幸君
庶務係長	相原雅人君
議事係長	猿田秀一君
書記	田村慎一君
書記	鈴木裕君

○開会

○議長（田村龍治君）　これより、本日をもって招集されました平成２５年第１回定例会を開会いたします。

○開議

○議長（田村龍治君）　それでは、本日の会議を開きます。

○会議録署名議員の指名

○議長（田村龍治君）　日程第１「会議録署名議員の指名」を行います。

会議録署名議員は、会議規則第８５条の規定により、議長において、後藤節男君及び谷本誠治君を指名いたします。

○会期の決定

○議長（田村龍治君）　日程第２「会期の決定」を議題といたします。

本定例会の会期は、本日１日間といたしたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　御異議なしと認めます。

よって、会期は、本日１日間と決定いたしました。

○諸般の報告

○議長（田村龍治君）　次に、日程第３「諸般の報告」を行います。

監査委員より、平成２４年度９月から１２月までの「現金出納検査の結果」の報告がありました。

既に配付しております「諸般の報告」に報告書の写しがございますので、ご覧いただきたいと思います。

○管理者挨拶

○議長（田村龍治君）　次に、議案の審議に先立ちまして、管理者から発言を求められておりますので、これを許します。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　議員の皆様には、平成２５年苫小牧港管理組合議会第１回定例会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

私からは、平成２５年度の苫小牧港の港湾運営に対する考え方や、港づくりに臨む所信と施策の概要について申し上げます。

新年度は、開港５０周年の記念すべき１年となります。

昭和３８年4月２５日、入船式が行われた石炭岸壁には、この日を待ちわびた市民５千人が祝福に訪れ、「祝開港」の小旗を振って第１船の入港を見守りました。この時、苫小牧港にとって初の入港船となる２隻の石炭船「光輝船」と「第三北星丸」は、一斉に高らかと汽笛を鳴らし、苫小牧港誕生の瞬間を告げました。この入船式に先立ち、苫小牧市では、統一地方選挙による市長・市議会議員選挙の告示後にもかかわらず、異例の臨時議会を開催し、満場一致で開港感謝決議が可決されております。

その日から、５０年が経ちました。

この間、苫小牧港は、北日本最大の港湾としてはもとより、日本を代表する港湾の一つとして大きく発展を遂げましたが、港はこの５０年間でできたわけではありません。苫小牧港初の港湾計画論である林千秋氏の「勇払築港論」は、今から９０年前に発表されました。この勇払原野に港を掘り込むという壮大な計画や、事業に関わった多くの皆様の想像を絶する苦労と、困難を乗り越えたすさまじい努力、それを支えた地元苫小牧市民の力強い熱意があったからこそ、港が誕生し、その後の発展を遂げて、現在の苫小牧港が存在しております。

ここに、苫小牧港に関わった全ての先人、関係者に心から敬意を表し、感謝を申し上げたいと思います。

このように、新年度は苫小牧港にとって記念すべき節目の一年となることから、苫小牧市民をはじめ、多くの道民に先人の偉業を広く周知するとともに、新たな港の５０年に向けて未来を築く意識を高める１年にしてまいりたいと考えております。

さて、昨年の苫小牧港の取扱貨物量は、全体では9，９００万トンで、リーマンショック以降３年連続で増加を続け、再び１億トンに手が届くところまで回復してまいりました。

近年では、リーマンショックや東日本大震災の影響がそうであったように、世界経済や日本経済の影響は物流拠点の苫小牧港にはダイレクトに現われてまいります。

民間調査機関による平成２５年度の経済見通しが発表されておりますが、「海外経済の持ち直しや、円高是正による輸出回復に期待できることなどから、成長率は平成２４年度と比べ、高まる」との予想が大勢を占めております。

一方では、「国内外の経済の先行きは、依然不透明である」と不安な予想もございますが、「苫小牧港が北海道の経済を牽引していく」という意気込みで、この記念すべき一年の港湾運営に臨む所存でございます。

それでは、新年度の予算について申し上げます。

平成２５年度予算につきましては、限られた予算を緊急かつ重要な施策に対し、重点的に配分し、編成をいたしました。

平成２５年度の当初予算は、一般会計５２億8，６３７万3，０００円、特別会計２６億9，０８０万4，０００円、合計７９億7，７１７万7，０００円と提案させていただきます。

これに伴う各会計予算と関連議案につきましては、後ほど担当より説明させていただきます。

次に、平成２５年度において取り組む主な施策について順次御説明をいたします。

まず１つ目は、「港湾機能の強化」でございます。

東港区国際コンテナターミナルにおきましては、昨年、３基目のガントリークレーンを設置し、３隻同時荷役が可能となりました。これにより、西港区東ふ頭を利用しております内航フィーダーコンテナ機能の移転を、平成２４年度内に完了する予定でございます。

新年度は、連続バースの南側部分を延伸して、内航フィーダーコンテナを含めたコンテナ貨物の安全で効率的な輸送動線を確保するとともに、幹線臨港道路の整備も引き続き行い、コンテナターミナルの利便性の更なる向上を図ってまいります。

また、西港区のＲＯＲＯ船ターミナルにおきましては、老朽化した西ふ頭の岸壁を平成２９年度までに改良してまいります。

新年度は、北ふ頭側の耐震強化岸壁を完成させ、当初予定より早めに２つ目の岸壁改良に取りかかってまいります。

２つ目は、「安心・安全な港づくり」でございます。

北海道において、大規模地震が発生した場合にも、本港の港湾機能を維持し、安定的な経済活動を確保するため、幹線貨物輸送ネットワークの拠点となっている西ふ頭を岸壁全体として大規模地震に対応できるよう整備してまいります。

苫小牧港の港湾業務継続計画、いわゆる「港湾ＢＣＰ」の動向については、昨年、北海道開発局が中心となり「道央圏港湾ＢＣＰ」が策定され、道央圏５港のいずれかが被災した際、相互協力して物流機能を維持し、北海道の社会・経済活動への影響を最小限に抑える体制が整いました。

また、当管理組合におきましては、平成２４年度に「苫小牧港管理組合ＢＣＰ」を策定し、被災時に組織機能が低下した際、どのように業務を継続するかを取りまとめ、災害への備えをより強化いたしました。

新年度からは、苫小牧港の被災時を想定し、苫小牧港の物流機能をいかに継続していくかということを目的とした「苫小牧港ＢＣＰ」の策定が重要な課題であると認識し、策定に向けた準備を始めます。

新年度におきましては、他の「港湾ＢＣＰ」の策定状況や、苫小牧港にふさわしい計画の内容などを検討し、年度内には、ＢＣＰの基本的な構想を取りまとめたいと考えております。

３つ目は、「親しまれる港づくり」でございます。

開港５０周年を記念し、事業を実施してまいります。

今月下旬に開港記念事業実行委員会を立ち上げ、事業を決定し実施していくことになりますが、記念式典や帆船「海王丸」の寄港、「Ｓｅａ級グルメ全国大会」の開催などを予定いたしております。

また、クルーズ客船の関連では、苫小牧クルーズ振興協議会の活動を通して、苫小牧港の新た

な魅力を発信し、クルーズ船の誘致を積極的に進めるとともに、クルーズ船を「まちぐるみでのおもてなし」で歓迎いたしたいと考えております。

新年度は、５月に千島列島と極東ロシアを周遊する外航客船が寄港し、６月には、苫小牧港発着の世界自然遺産「小笠原クルーズ」として、客船「ぱしふぃっくびいなす」が入港いたします。

更に、９月には「金沢とみちのく秋田クルーズ」として、客船「飛鳥Ⅱ」が昨年に引き続き入港することになっております。

また、平成２２年度に苫小牧港、函館港、室蘭港、釧路港で結成された「北海道太平洋側４港湾クルーズ誘致連絡会」では、新年度、首都圏セミナーの開催を考えており、４港湾が連携することでクルーズ客船の誘致に向けた新たな活動を進めてまいります。

最後、４つ目は「ポートセールスの推進」でございます。

苫小牧港利用促進協議会では、平成２２年度から国内外でのセミナーを継続しております。昨年１１月には、「苫小牧港セミナーｉｎ大連」を開催し、苫小牧港利用者へ感謝の意を伝えるとともに、苫小牧国際コンテナターミナルと日中貿易のＰＲに努めてまいりました。

新年度におきましても、広く会員からの意見を聞きながら、セミナーの開催を含め、効果的なポートセールス活動を展開してまいります。

また、昨年４月、世界的な不況が続く中、長年苫小牧港を御利用いただいておりました、唯一台湾や東南アジアとの航路を持つ船社が、航路再編の一環として、苫小牧港に寄港する航路を廃止いたしました。

当管理組合や関係会社も再三、日本総代理店に足を運び、航路の継続を要望しましたが、残念ながら再開には至りませんでした。しかしながら、道内の港湾利用者からは、引き続き台湾・東南アジア航路の要望がありますことから、官民一体となった新たな航路誘致活動を行っております。更に、本州の港湾管理者や民間組織とも行動を共にしておりますが、この活動を引き続き粘り強く続け、このための積極的なトップセールスも展開してまいります。

以上、新年度の港づくりに臨む私の所信と、主な施策の概要を説明させていただきました。

今、港湾は、戦略の時代に入っております。厳しい港湾競争を勝ち抜き、港勢拡大に向けて進むことは、北海道や苫小牧市の次なる成長発展に向けて大変重要なことと認識をしており、そのためには道民や市民の苫小牧港に対するさらなる理解が不可欠でございます。

その意味で、新年度は港と市民を近づける５０年の節目にしたいと考えており、苫小牧市の新たなまちづくりにとっても大きな節目となりますよう、現在、苫小牧市の大作戦シリーズといたしまして、『未来！みなと大作戦～ Ｇａｔｅｗａｙ ｔｏ ｔｈｅ ｆｕｔｕｒｅ～』を企画しているところでございます。

開港５０周年の各種イベントと、苫小牧市の大作戦のコラボレーションで、この１年を盛り上げてまいりたいと考えております。

最後に、今後とも議員の皆様、港湾関係者の皆様の御理解と御協力を重ねてお願い申し上げ、

御挨拶とさせていただきます。

○報告第１号　専決処分の承認を求めることについて（平成２４年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第１号））

○議長（田村龍治君）　次に、日程第４、報告第１号「専決処分の承認を求めることについて」を議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　報告第１号「専決処分の承認を求めることについて」を御説明いたします。

この報告第１号につきましては、本来、議会で御審議いただくべき案件でございますが、諸般の事情により、昨年１２月２１日、地方自治法第１７９条第１項の規定により、専決処分したものでございます。

お手元に配付しております港湾整備事業特別会計補正予算書をご覧いただきたいと思います。

１ページをご覧ください。

今回は、歳入及び歳出それぞれ予算額６，６５８万２，０００円を増額し、３６億７，８４７万５，０００円に補正したものでございます。

これは、昨年１２月に東港区中央ふ頭コンテナターミナルの荷役機械の事故により発生した荷役機械補修等に要する費用でございます。この補修費用として、港湾管理費については、７，５７５万８，０００円を増額しております。

増額補正に要する財源としまして、歳入では消費税の確定申告により生じた還付金と、歳出では償還利子の減による公債費の減額により生じた財源を充てたものでございます。

次に、繰越明許費でございます。４ページをご覧ください。

これは、荷役機械の復旧補修工事によるものです。

昨年１２月に３号機の仮復旧工事を完了し、現在２号機の本復旧工事を行っているところであり、２号機の復旧後に行う３号機の本復旧工事を含め、その工期が平成２５年５月末まで及ぶため、仮復旧工事費の２，０１０万３，０００円を差し引いた５，５６５万５，０００円について繰り越しをするものでございます。

以上、報告第１号につきまして御説明申し上げました。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（田村龍治君）　ただいまの説明に関し、御質問ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　御質問がなければ、本件を承認することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　御異議なしと認めます。
よって、本件は承認することに決定いたしました。

○報告第２号　専決処分について（損害賠償の額の決定について）

○議長（田村龍治君）　次に、報告第２号「専決処分について」を議題といたします。
説明を求めます。
総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　報告第２号「損害賠償の額の決定に係る専決処分」につきまして、御説明いたします。
この専決処分は、当管理組合所有のごみステーション用ごみ箱の車両接触事故に係る損害賠償の額を定めるもので、昨年１２月２７日、地方自治法第１８０条の専決処分について、第１項の規定により損害賠償の額を専決処分いたしましたので、同条第２項の規定により御報告するものでございます。
この事故の内容でございますが、昨年１２月６日、苫小牧地区は最大瞬間風速３１．３ｍ／ｓと断続的な強風に見舞われ、苫小牧市港町１丁目６の１番の当管理組合駐車場フェンスの外に設置していたごみ箱は、この強風により飛ばされ、同駐車場内で駐車中の車両に接触し、一部を損傷させたもので、損害賠償額は９万５，２３５円でございます。
なお、相手方に対する損害賠償金につきましては、全国市長会市民総合賠償補償保険制度から全額補てんをされております。
この度の事故により、損害を与えてしまいました相手方には、大変御迷惑をおかけし、深くお詫びを申し上げます。
事故の報告を受けた後、直ちにごみ箱を頑丈なものに更新し、フェンスにしっかりと固定しております。今後は、このような事故を起こさぬよう努めてまいりたいと考えております。
以上、報告第２号の専決処分について御説明申し上げました。

○議長（田村龍治君）　ただいまの説明に関し、御質問ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　御質問がなければ、本件は終了いたします。

○議案第１号　平成２４年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第１号）について
　議案第２号　平成２４年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第２号）について

○議長（田村龍治君）　次に、日程第５、議案第１号「平成２４年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第１号）について」及び議案第２号「平成２４年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第２号）」については、関連する案件でありますので、一括議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　議案第１号「平成２４年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第１号）」及び議案第２号「平成２４年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第２号）」について御説明いたします。

初めに、一般会計補正予算でございますが、この補正予算は港湾整備事業特別会計への繰り出し及び港湾建設費の増額に伴うものでございます。

お手元に配付しております一般会計補正予算書をご覧いただきたいと思います。

１ページをご覧ください。第１条でございます。

歳入及び歳出それぞれ８，６３２万３，０００円を増額し、５２億２０２万８，０００円に補正するもので、当初予算に対し、約１．７%の増となっています。

では、歳出予算について御説明いたします。

３ページの各款ごとの補正後の額をご覧ください。

第２款総務費４億６，２８９万円、第３款港湾管理費２億３０万３，０００円、第４款港湾建設費１３億１，８２０万３，０００円、第５款公債費２２億４，５６７万５，０００円、第６款諸支出金９億６，３８３万７，０００円となっております。

補正予算の主なものについて、事項別明細書によりまして御説明いたします。

１１ページ、１２ページをご覧ください。

第３款港湾管理費におきましては、４３４万７，０００円を減額しようとするものでございます。これは、主に水質調査費の委託費確定による差額で、減となったことによるものでございます。

第４款港湾建設費におきましては、３，８５０万３，０００円を増額しようとするものでございます。これは、直轄事業負担金に係る国の内示額が減となったことに対し、国の補正予算による西港区東ふ頭岸壁改良工事及び西港区西部中央２号線の道路建設工事による社会資本整備事業費が増となったことによるものでございます。

第６款諸支出金におきましては、８，０２０万１，０００円を増額しようとするものでございます。これは、特別会計への繰出金でございます。

次に、歳入予算でございますが、２ページの各款ごとの補正後の額をご覧ください。

各款ごとの補正後の額でございますが、第１款分担金及び負担金は、３０億１，４５３万１，０００円、第２款使用料及び手数料８億６，２６９万円、第３款国庫支出金３億１，０２９万円、第４款道支出金１８３万３，０００円、第６款繰越金９，１２７万７，０００円、第８款組合債９億１，７９０万円となっております。

補正予算の主なものについて、事項別明細書によりまして御説明申し上げます。

９ページをご覧ください。

第２款使用料及び手数料におきましては、３，５００万円を増額しようとするものでございます。これは、岸壁等使用料の増によるものです。

第３款国庫支出金につきましては、国の補正予算による社会資本整備事業費の増による交付金の増及び官民連携推進事業費の採択により、３，２９１万７，０００円を増額するものでございます。

第４款道支出金につきましては、緊急雇用創出推進事業の追加募集において、年度途中で採択されたことから、１４１万８，０００円を増額するものでございます。

１０ページをご覧ください。

第８款組合債につきましては、国の補正による社会資本整備事業費の増と、国の直轄事業負担金の減により、差し引き１１０万円を減額しようとするものでございます。

このほか、繰越明許費でございます。４ページをご覧ください。

これは、国の補正予算による西港区東ふ頭岸壁改良工事及び西港区西部中央２号線の道路建設工事を予定しておりますが、工期が平成２５年度に及ぶため、９，８００万円について繰り越しをするものでございます。

以上、議案第１号につきまして御説明をいたしました。

引き続きまして、港湾整備事業特別会計補正予算でございますが、お手元に配付しております港湾整備事業特別会計補正予算書をご覧いただきたいと思います。

１ページをご覧ください。

第１条でございます。

歳入及び歳出それぞれ１億９，４８９万９，０００円を減額し、３４億８，３５７万６，０００円に補正するもので、当初予算に対し、約５%の減となっております。

初めに、歳出予算について御説明いたします。

３ページの各款ごとの補正後の額をご覧ください。

第１款総務費４，５３２万８，０００円、第３款港湾建設費１１億４，５２７万４，０００円、第４款公債費１８億７，６４０万９，０００円となっております。

補正予算の主なものについて、事項別明細書によりまして御説明いたします。

１０ページをご覧ください。

第１款総務費におきましては、１，３３３万円を減額しようとするものでございます。これは、主に消費税支払額の減によるものでございます。

第３款港湾建設費におきましては、３億７，５１２万３，０００円を減額しようとするものでございます。これは、西港区では漁港区用地造成工事及び西ふ頭用地造成工事の事業の減、東港区では中央ふ頭用地造成工事、周文ふ頭用地造成工事及び中央ふ頭荷役機械建設工事の事業の減によるものでございます。

第４款公債費におきましては、１億９，３５５万４，０００円を増額しようとするものでござ

います。これは、今年度で使用期間が終了いたします西港区東ふ頭荷役機械の２号機の償還金の繰上償還を行うためでございます。

なお、償還後、売却処分の手続きを行う予定でございます。

次に、歳入予算でございます。

２ページの各款ごとの補正後の額をご覧ください。

各款ごとの補正後の額でございますが、第１款使用料及び手数料９億３，５０９万７，０００円、第２款繰入金９億６，３８３万７，０００円、第４款組合債１５億１，３９０万円となっております。

補正予算の主なものについて、事項別明細書によりまして御説明申し上げます。

８ページをご覧ください。

第１款使用料及び手数料におきましては、１，６００万円を増額しようとするものでございます。これは、主に西港区における上屋使用料や荷さばき地使用料が増加したことによるものでございます。

９ページをご覧ください。

第４款組合債におきましては、２億９，１１０万円を減額しようとするものでございます。これにつきましては、西港区では漁港区用地造成工事及び西ふ頭用地造成工事の事業の減、東港区では中央ふ頭用地造成工事、周文ふ頭用地造成工事及び中央ふ頭荷役機械建設工事の事業の減によるものでございます。

以上、議案第２号につきまして御説明申し上げました。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　これより、質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

谷本誠治君。

○議員（谷本誠治君）　それでは簡単ですが、１件だけ、議案１号一般会計補正予算について質問させていただきます。

ただいまの御説明の中で、事項別明細書１１ページのところ、歳出３款港湾管理費西港施設管理費３目消費者安全対策費、予算そのものが４４４万円の減になっています。説明欄に施設管理費と補助事業へ変更による減とあります。補助事業費は１４１万８，０００円が新たに補正され、９ページに書いてあります歳入、４款道支出金１項２目緊急雇用創出事業費補助金に補正額１４１．８万円、これが新たに増額されております。

聞くところによると、雇用創出の推進事業は、年度途中から始まった事業とお聞きしておりますが、この額について、マイマイガの駆除費を雇用対策費に充てたと伺っております。これまでもマイマイガの駆除費は予算化されていましたが、なぜこのような処理をしたのか、その理由、

そして今年の雇用創出事業は、延べ人数、実人数、期間はどうか、これまでの雇用効果はどうだったのか、この点についてお聞きをさせていただきたいと思います。

以上です。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　消費・安全対策事業費の減額補正及び雇用の状況についてのお尋ねですが、一般会計予算、第３款港湾管理費第１項西港施設管理費の第３目消費安全対策事業費は、マイマイガ対策事業である卵塊除去及び幼虫駆除のための薬剤散布に要する予算でございます。

この事業予算は、平成２３年度までは卵塊駆除は北海道の１００％補助である緊急雇用創出推進事業の採択を受け、また、薬剤散布については、国の５０％補助である消費安全対策事業の採択を受けて行ってまいりましたが、北海道の緊急雇用創出推進事業が平成２３年度で終了するとのことから、平成２４年度は卵塊除去も含めたマイマイガ対策事業費４４４万円を国の消費安全対策事業として採択可能と考え、予算措置をしたものでございます。

しかしながら、平成２４年度予算の議案提出後に、農林水産省によるアメリカ、カナダの植物検疫当局との協議などの結果、平成２４年度の補助採択要件として、ふ頭から２キロメートル四方でのトラップ調査、船舶への卵塊産みつけの調査、卵塊数調査の義務づけが示され、この調査範囲が従来の１キロメートル四方から大幅に拡大されたことから、その作業量や費用面を考慮した結果、最終的にこの調査の実施が困難と判断せざるを得なかったもので、国の消費安全対策事業の採択を受けられなかったものでございます。

ただ、マイマイガ対策は、国際貨物を取り扱う苫小牧港としては必要不可欠な事業でございますので、薬剤散布に要する経費１４７万円と卵塊除去に要する経費１４１万8，０００円につきましては、第３款第１項の西港施設管理費の議決予算の中で実施をさせていただきました。

今回の補正は、補助採択の結果に基づき、国の補助である消費安全対策事業費４４４万円の全額を減額補正し、道の緊急雇用創出推進事業補助で採択を受けた卵塊除去予算については、昨年度と同様に第４目の補助事業として１４１万8，０００円を増額したものでございます。

次に、雇用についての内訳でございますが、平成２４年度は、延べ人数は１３５人、実人数が３人、期間は昨年9月上旬から１１月上旬まで、雇用の効果として、人件費といたしまして約１４０万円の執行となってございます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　谷本誠治君。

○議員（谷本誠治君）　ただいま、るる御説明いただきました。

大枠の予定はわかりました。従来の１キロから２キロ四方ということになりますと、調査というか、サンプルを取る範囲が４倍に膨れ上がるという問題です。

今、散布費用が１４７万円というふうにお聞きしましたけれども、これはどこの費目に入って

いるのか、この点についてお聞きをしたいと思います。

それから、雇用の問題についても、今１４０万、そして１３５人、３人という報告をいただきましたけれども、これについて、これまでと比べてどうだったのか、その点もちょっと比較というか、以前はどの程度の雇用人数に当たっていたのか、これについてちょっとお聞きをしたいと思います。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　大変申し訳ありません。

ただいまの薬剤散布に関する費用１４７万円ですが、こちらは３款の港湾管理費１項西港施設管理費１目の施設管理費の中で執行しております。

それと、これまでの比較ですけれども、今ちょっと調べておりますので、少々お時間をいただきたいと思います。後ほど報告させていただきます。

○議長（田村龍治君）　よろしいですか。

他に質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　なければ、質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、ただいまのところ、反対、賛成の討論通告はありません。

反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第１号及び第２号についてお諮りいたします。

議案第１号及び第２号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　御異議なしと認めます。

よって、議案第１号及び第２号は、原案のとおり可決されました。

○進行の確認

○議長（田村龍治君）　ここで議事進行の確認がございます。

次に、議案第３号「平成２５年度苫小牧港管理組合一般会計予算について」及び議案第４号「平成２５年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について」も、一括議題として提出者の説明を求めますが、質疑に関しましては、日程第６の「一般質問」の終了後に行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（田村龍治君）　御異議なしと認め、そのように取り計らいます。

○議案第３号　平成２５年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

○議案第４号　平成２５年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

○議長（田村龍治君）　それでは、議案第３号及び議案第４号について、一括議題として、提出者の説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　それでは、御説明を申し上げます。

議案第３号「平成２５年度苫小牧港管理組合一般会計予算」及び議案第４号「平成２５年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算」につきまして、その大要を御説明申し上げます。

予算の編成にあたりましては、厳しい社会経済情勢や母体の厳しい財政状況も踏まえ、歳入歳出全般にわたる見直しを進めていますが、必要な施策については、その水準を維持しながら、新たな財政需要についても対応する必要がございます。

このような現状を踏まえ、平成２５年度予算は、収支対策を実施してもなお調整を要する額については、資本費平準化債を活用しながら、最終的に収支の均衡を図ることとしております。

歳入面において、国庫支出金については、今後の国の制度改正などの動向に留意するとともに、より有利な制度の活用に努めることとし、処分可能な財産については、積極的に売却処分を行います。

また、管理組合の自主財源であり歳入の約２５％を占める使用料及び手数料については、歳入欠陥を生じさせないよう、これまでの収入実績を勘案し、計上しておりますが、苫小牧港の利用増につなげるため、ポートセールスなど積極的に行い、歳入の確保に取り組むこととしております。

他方、歳出面においては、港湾利用者のニーズを的確に把握した上で、事業の緊急度や優先度を十分に考慮しながら、真に必要な事業選択を行っております。

事務の簡素化・効率化の取り組みを一層推進するとともに、知恵と工夫を最大限に発揮し、限られた予算の重点的・効率的な執行を図っていくこととしております。

それでは、初めに一般会計予算につきまして御説明いたします。

お手元に配付しております一般会計予算書をご覧ください。

最初に１ページをご覧ください。第１条でございます。

歳入及び歳出の総額は、５２億８，６３７万３，０００円で、前年度当初予算に比べ、１億７，０６６万８，０００円の増となっており、率にして約３％増加しております。

まず、歳出予算について御説明いたします。

５ページ、６ページをご覧ください。

各款ごとの予算額でございますが、第１款の議会費は、８９７万４，０００円、第２款総務費５億１，９３９万６，０００円、第３款港湾管理費２億８５９万８，０００円、第４款港湾建設

費１５億8，３０1万9，０００円、６ページに移りまして、第５款公債費２２億1，５２５万７，０００円、第６款諸支出金７億4，８６2万9，０００円、第７款予備費２５０万円となっております。

主なものにつきまして、事項別明細書により御説明申し上げます。

１８ページをご覧ください。

第２款総務費ですが、主な内容は、職員給与などの人件費、消耗品や庁舎等の維持管理などの一般管理事務に要する費用でございます。

前年度当初予算に比べ4，３２０万9，０００円、約９%の増となっております。

増額の主な要因は、開港５０周年記念事業への負担金、港湾ＢＣＰ計画検討に要する費用その他独自職員の退職金１名分によるものでございます。

次に、２４ページをご覧ください。

第４款港湾建設費でございますが、主な内容は、国直轄事業、改修補助事業、社会資本整備事業に要する費用でございます。

まず、西港区では、前年度に引き続き西ふ頭の耐震強化岸壁整備のほか、社会資本整備事業である船溜まり物揚場改良工事や、平成２５年度から事業が開始される南ふ頭岸壁改良工事及び港湾管理情報システム改修に係る費用となっております。

また、東港区では、昨年に引き続き、国際コンテナターミナルの岸壁整備に係る経費となっております。

以上より、前年度当初予算に比べ、3億３３1万9，０００円、約２３%の増額となっております。

次に、２５ページをご覧ください。

第５款公債費ですが、前年度当初予算に比べ、4，５１５万5，０００円、約２%の減額となっております。

続きまして、歳入予算について御説明申し上げます。

２ページから４ページまでをご覧いただきたいと思います。

各款ごとの予算額でございますが、第１款の分担金及び負担金は３０億１０５万6，０００円、第２款使用料及び手数料８億4，７１６万9，００００円、第３款国庫支出金４億3，２７４万6，０００円、3ページに移りまして、第４款道支出金４１万5，０００円、第５款財産収入３２万1，０００円、第６款繰越金２万円、第７款諸収入３１４万6，０００円、４ページに移りまして、第８款組合債１０億１５０万円となっております。

主なものとしまして、事項別明細書により御説明申し上げます。

１３ページをご覧ください。

第３款国庫支出金でございますが、主な内容は、社会資本整備総合交付金、港湾改修事業費補助金などでございます。前年度より1億5，５３７万3，０００円、５６%の増となっておりま

す。

これは、先ほど歳出の第４款港湾建設費でも御説明いたしましたが、西港区船溜まり物揚場改良工事、平成２５年度から事業開始となる南ふ頭岸壁改良工事及び港湾管理情報システム改修、東港区では、中央ふ頭幹線に係る事業費の増などによるものでございます。

次に、１６ページをご覧ください。

第８款組合債でございますが、主な内容は、歳出第４款港湾建設費の事業実施に要します管理者負担分に係る起債で、国直轄事業、改修補助事業、社会資本整備事業に係るものでございます。

これにつきましても、歳出の第４款港湾建設費でも御説明いたしましたが、事業費の増に伴い前年度より８，２５０万円、約９％の増となっております。

以上、議案第３号につきまして御説明申し上げました。

引き続きまして、港湾整備事業特別会計予算でございますが、お手元に配付しております港湾整備事業特別会計予算書をご覧いただきたいと思います。

港湾整備事業特別会計には、地方財政法等に基づく港湾整備事業に関わる経費を計上しております。

最初に、１ページをご覧ください。第１条でございます。

歳入及び歳出予算の総額は、２６億９，０８０万４，０００円で、前年度当初予算に比べ、９億２，１０８万９，０００円の減となっており、率にして約２５％減少しております。

まず、歳出予算を御説明申し上げます。

４ページ、５ページをご覧ください。

各款ごとの予算額でございますが、第１款の総務費は、５，０５６万３，０００円、第２款港湾管理費３億４，０７６万７，０００円、第３款港湾建設費６億５，４４９万８，０００円、５ページに移りまして、第４款公債費１６億４，３９７万６，０００円、第５款予備費１００万円となっております。

主な増減理由につきまして、事項別明細書により御説明申し上げます。

１５ページ、１６ページをご覧ください。

第２款港湾管理費ですが、主な内容は、上屋、荷さばき地などの施設運営に係る光熱費や荷役機械等の維持管理費に要する費用でございます。

平成２５年度については、東港区中央ふ頭荷役機械やリーファーコンセントの供用にあたって必要となる電気料や保守点検等に要する維持管理費の増に対し、内港フィーダーコンテナ機能の東ふ頭へのシフトに伴う西港区東ふ頭の荷役機械の使用終了による維持管理費の減により、港湾管理費全体としましては、前年度とほぼ同額となっております。

次に、１７ページ、１８ページをご覧ください。

第３款港湾建設費ですが、西港区は、西ふ頭・東ふ頭・入船ふ頭・中央北ふ頭用地造成、東港区は中央ふ頭用地造成の起債事業に要する費用でございます。

西港区で新たな３つの用地造成事業は開始されますが、東港区外貿コンテナターミナル建設事業がほぼ完了を迎え、中央ふ頭用地造成事業費が前年度より大幅に減となったこと、また、平成２４年度で荷役機械の建設事業も完了いたしましたことから、港湾建設費全体としては８億６，５８９万９，０００円、対前年約５７%の減となっているところでございます。

続きまして、歳入予算について御説明申し上げます。

２ページに戻っていただきまして、各款ごとの予算額でございますが、第１款の使用料及び手数料は９億３，２７０万８，０００円、第２款繰入金７億４，８６２万９，０００円、第３款諸収入５３６万７，０００円、３ページに移りまして、第４款組合債１０億４１０万円となっております。

主な増減理由につきまして、事項別明細書により御説明申し上げます。

９ページ、１０ページをご覧ください。

第１款使用料及び手数料でございますが、主な内容は、上屋使用料、荷さばき地使用料、荷役機械使用料、冷凍コンセント使用料などの港湾施設使用料でございます。

前年度より１，３６１万１，０００円、約１．５%の増となっております。

１２ページをご覧ください。

第４款組合債は、前年度より８億９０万円、約４４%の減となっております。

これは、西港区の各用地造成事業費の増に対し、東港区中央ふ頭用地造成事業、平成２４年度に事業完了した周文ふ頭用地造成事業と中央ふ頭荷役機械建設事業費の減によるものでございます。

以上、議案第４号につきまして、御説明いたしました。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

○一般質問

○議長（田村龍治君）　次に日程第６、「一般質問」の通告が金澤　俊君、後藤節男君、北岸由利子君、谷本誠治君からありますので、順次これを許します。

金澤　俊君。

○議員（金澤　俊君）　それでは、通告に従いまして、順次質問をさせていただきたいと思いますけれども、今回は、今後の港湾戦略について主要施策を中心に質疑を行いたいと思いますけれども、若干新年度の内容も関連してくると思いますので、その点については御容赦をいただきたいというふうに思います。

私は過去の議会で、輸出入貨物のバランスというところに触れて、その際、空コンテナの解消ということも当管理組合の課題であるのではないかということの質疑をさせていただきました。

その中では、御答弁で平成２２年度の当時の数字の分析をされておりまして、御答弁いただいておりますが、つい先ほどの港勢の新しいデータもございますけれども、２３年、２４年のこの

コンテナの数字をどう分析しているかというのをまずお伺いをしたいと思います。

また、昨年末の新政権の誕生によって、非常に円高傾向だとか、経済が上向いていくような雰囲気が全国的にございますけれども、輸出拡大にかかわる期待感、こういうものもあるんじゃないかと思います。

それで、平成２５年の苫小牧港の輸出貨物の動向、これはどのようになると見ているのか、この点についてもお伺いをしたいと思います。

また、その結果、空コンテナの解消というものがどの程度進むと考えているのか、この点についてもお考えをお伺いしたいというふうに思います。

次に、企業誘致等についてお伺いしたいと思います。

今触れました空コンテナの解消策の一環として、過去の答弁の中で、輸出型企業の誘致を関係者と行うこと、そして道内農水産品の輸出増加を図る必要があるということが御答弁で示されておりまして、道や市、商工会議所と連携をして検討会などを行っていくと、こういったことが御答弁で示されておりますが、現在までに企業誘致の取り組みや道内農水産品の輸出増加に向けてどのような協議、検討を行ってきているのか、この点についてお答えをいただきたいと思います。

その結果、企業誘致の見込みですとか、それから道内農水産品の輸出増の見込みが出てくるなど、何らかの進展はあったのかどうか、あわせてお答えをいただきたいと思います。

次に、ポートセールスについてお伺いをしたいと思います。

先ほど管理者からもございましたけれども、平成２５年度もポートセールスを行うということが主要施策に盛り込んでいらっしゃいますけれども、新規航路誘致については、過去、これは副管理者答弁になりますけれども、対象国は中国や東南アジアであり、中国を初めとするダイレクト便の誘致が非常に重要であると、こういう答弁をいただいております。

そこで、平成２５年のポートセールスは、どういった国を対象に、どういったセールス活動を行おうとされているのか、お答えをいただきたいと思います。

また、これも過去の答弁にございますけれども、ポートセールスを通じて、管理組合として民間の課題の掌握とその活動を支援をすると、こういう御答弁もいただいておりますけれども、現時点でどういった課題を把握して、どのような支援が必要と考えているのか、あわせてお答えをいただきたいと思います。

次に、今後の港湾整備についてお伺いをしたいと思います。

港湾整備については、主要施策にこれも盛り込まれておりましたけれども、物流機能の強化はもちろんのこと、現在は耐震化を初めとする防災・減災の視点からも、これを進めることが重要かと私も考えております。

この点、過去の副管理者答弁によれば、苫小牧港が被災をした場合を想定して緊急物資輸送や自衛隊の支援の受け入れはもとより、北海道経済を支える港として今後耐震化強化岸壁の数を更に増やす必要がある。そして、そのためには、耐震岸壁の設置基準の見直しが必要なんだと、こ

れを国に対して道と一緒に要望していきたいと、このような御答弁をいただいております。
そこで、新たに必要となる耐震岸壁はどれぐらいあるとお考えなのか、また、耐震岸壁の設置基準の見直しなどの進捗状況は現在どうなっているのか、お伺いをしたいと思います。
それから、防災・減災に関連しまして、ＢＣＰについても御説明がございましたので、お伺いをしたいと思います。
先般、地元紙にも、管理組合のＢＣＰが策定されたと報道されておりました。今後は管理組合以外の関係事業者も巻き込んだ形での港湾全体のＢＣＰの策定に取りかかると伺っております。
そこで、新年度、この港湾ＢＣＰの策定についてどのように進めていくおつもりなのか、具体的にお伺いをしたいと思います。
また、全国の港におけるＢＣＰの策定状況はどうなっているのか、そして事前に御説明のありました道央圏他港、これは石狩湾新港、小樽港、白老港、室蘭港と承知しておりますが、これらとは、災害発生時の協力をしていくということになると思いますけれども、他港のＢＣＰ策定の取り組み状況はどうなっているのか、お伺いをしたいと思います。
次に、以前から要望のある函館税関のエックス線検査機の移転についてお伺いをしたいと思います。
昨年の要望活動の中には、当初の移転ではなく、これは設置ということで文言が切りかえられております。つまりは、西港にある税関のエックス線検査機を移設するのではなく、新たに設置をするということで、以前とは要望内容が変わっているわけでございますけれども、この背景には西港区の検査機のリース期間の問題等々があるのではないかと、私は推測をするわけですけれども、このエックス線検査機については、輸出入貨物の受け入れ窓口、これも要望事項の中に入っておると思いますけれども、これと並んで継続して要望してきているものであると思いますので、いち早く実現することが望まれるわけですが、今回こうした要望内容に変更したということを踏まえて、今後の東港へのエックス線検査機設置の実現可能性についてどう考えているのか、お伺いをしたいと思います。
それから、母体負担金についてお伺いをしたいと思います。
今いろいろお伺いをしている主要施策を実現していくためには、言うまでもなく財源の話は切り離せないわけでございますけれども、だからこそ私も、前回の議会で使用料、手数料について質疑をさせていただきました。同じく、毎年予算の約３割から４割弱、これを占めております母体負担金について、事前に資料をいただいておりますけれども、これが大体平成１９年ぐらいからの流れを見ますと、平成１９年に３５億ほどあった母体負担金が、新年度、平成２５年度でいきますと３０億ぐらいに減少を、毎年減少してきているんですけれども、減少して、平成２０年対比では１２．８％の減ということになってきております。
それで、今後の管理組合の事業運営をしていくに当たっても、この母体負担金の維持というものが私は不可欠であるというふうに思っておりまして、逆にこのままの減少傾向が続けば、管理

者でもある、また、苫小牧市長でもある岩倉市長が市議会で発信している苫小牧港の更なる発展という、このことについての強い思いとは相反して、縮小に向かっていくということも大いにこれは危惧されることでございます。この減少し続けている母体負担金の現状について、管理者のお考えをお伺いしたいと思います。

更に、これは両母体で負担しているわけですけれども、北海道と苫小牧市の負担割合については、港区ごとに、これは皆さん御存じのように決まっているわけですけれども、北海道では知事を先頭に財政健全化に非常に積極的に取り組んでいるということは承知していますけれども、それだけに毎年各事業のシーリングがかかってくると。そうなりますと、道のシーリングに従って道の母体負担金がもし減額されれば、それに従って市の負担金額も削減せざるを得ないと、こういうような財源のつくり方になっていると思います。結果、母体負担金の減額が今後も進んでいくということが大いに予想されるわけですが、母体である北海道の立場として、今後この負担金のあり方についてどうお考えなのか、これはぜひ専任副管理者に御答弁をいただきたいというふうに思います。

それから、ガントリークレーンの事故についてお伺いをしたいと思います。

この件については、既に修繕に関わる、今専決処分の報告もいただきました。また、先日の議案説明会においても、事故の概要、今後の復旧スケジュール等について御説明をいただいております。この点について、いただいた資料によれば、今度は事故原因と原因者を特定をして、損害賠償請求を行うということが議案説明のときの資料には書かれております。

今回の当事者というのは、要はガントリークレーンを設置して所有している管理組合、それからコンテナヤードを保有して運営している外貿コンテナ事業協同組合、そしてガントリークレーンを使用していた荷役業者という、この３者になるかと思います。

損害賠償請求をするに当たっては、それぞれの責任の所在をはっきりさせなければならないわけですけれども、事故発生時の状況からいけば、これは資料にもありますけれども、暴風警報が発表されていて、最大瞬間風速は３５．８メートルであると。こういう状況下でも、なぜそもそも荷役が行われたのかということについて、まず御説明をいただきたいというふうに思います。

また、あわせて荷役が行われる際の使用許可の手続きですけれども、これはどうなっているのか、この点についても御説明をいただきたいと思います。

更に、現在ガントリークレーンの使用許可申請というのは、お聞きをしましたところ、文書で管理組合に提出をされている。その一方で、許可をするということについては、口頭で行っていると。つまり文書での許可を出すという手続きはとっていないというふうにお伺いをしておりますけれども、やはり今回の事故もあります、何かのときのその責任を明確にしておくという意味でも、やはり文書によるやりとりというものに私は改善していくべきかと思いますので、この点についてお考えをお聞きしたいというふうに思います。

それから、今回の事故によって、今２号機が復旧作業中ということですから、荷役への影響、

もしくは待船が発生するんじゃないかと、こういうような悪影響について危惧があるわけですけれども、この点についてはどうなのか、お答えをいただきたいと思います。

それから次に、再発防止策として、運用規程の策定についてお伺いをしたいと思います。

近年、他港でも毎年のように強風によるガントリークレーンの逸走事故が発生しているという状況を受けて、国交省では昨年８月にモデル運用規程を出しております。このモデル運用規程の中身を見ますと、逸走事故防止を図るための措置として、作業中止基準風速なども明記をされております。もしこういった規程が策定されて周知をされていれば、私は事故が発生しなかったかもしれないのではないかと、このように思うわけであります。

そこで、まずお聞きをしたいのは、昨年８月に国交省のモデル運用規程が出されていたにもかかわらず、なぜ現在に至るまで運用規程が策定されていないのか、お答えをいただきたいと思います。

また、これまでにこうした関係者とどれくらい協議を行ってきたのか、その点についてもお答えをいただきたいと思います。

最後、漁港区の違法建築物についてお伺いをしたいと思います。

事前にいただきました資料によれば、この件は３つの工作物について経過報告がされております。西側冷凍冷蔵庫前の工作物については既に撤去されているなど、それぞれ今後対応が示されておりますけれども、私としては、これまでさまざまな経緯があって現状があるとは思うものの、やはり漁港区を管理する港管理組合として、漁組にこれ以上違法な手続きが行われないような、よりきめ細やかな管理、監督をしていくべきでないかと、そのように思うわけでございます。

ですので、いろいろな今指摘をされ、今後の対応が必要だと思われているものもあるわけですけれども、例えば土地を使用していいよということで管理組合が土地の利用許可を出しているものであっても、そこに建った工作物について確認申請がちゃんと取れているのかどうかとか、やはりちょっと踏み込んだ形で、管理組合がまさに管理をするその土地の中で違法なものはないというようなことが今後継続されていくというか、見直され継続されていくような新たなルールづくりも含めて見直していく余地は、まだ私はあるんじゃないのかと思いますので、その点についてのお考えをお聞かせをいただきたいと思います。

以上です。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　金澤議員の質問にお答えをさせていただきますが、歳入予算である母体負担金の減少についてお尋ねがございましたが、苫小牧港の整備、発展のための各種施策や事業実施にあたりましては、限られた予算を緊急かつ重要な施策に対し重点的に配分することとしており、港の効率的かつ適正な管理運営、必要な施設の建設や維持管理などに最大限努めなければならないと考えております。

こうした考え方のもとに必要な事業等を検討し、予算編成を行うこととしておりますが、歳入としては、岸壁などの使用料及び手数料収入、国の補助金や起債などをもって、不足する額について苫小牧港管理組合規約に基づきまして、西港分は道と市がそれぞれ２分の１、東港分は道が３分の２、市が３分の１の負担をしております。母体負担金がここ数年減少していることにつきまして、母体の厳しい財政状況もありますが、事務的経費の縮減、過去に歳出予算の６割以上を占めていた公債費の減少などが主な要因であると考えております。

次に、母体負担金のあり方につきましてお尋ねがございましたが、苫小牧港は北海道における港湾貨物取扱量の約半数を取り扱い、北米や東アジア等を結ぶ国内における拠点港湾として、北海道、日本経済にとって大変重要な役割を担っております。国際拠点港湾として期待される苫小牧港の整備、発展は、北海道や苫小牧市の次なる成長、発展に向けて大変重要なことと認識をいたしております。そのため必要な施策につきましては、その水準を維持しながら、新たな需要についても対応する必要があり、港湾利用者のニーズを的確に把握した上で、事業の緊急度あるいは優先度を十分に考慮しながら、真に必要な事業を行ってまいらなければなりません。

したがいまして、現状においては、母体の厳しい財政状況はありますものの、両母体の理解を得ながら、今後とも苫小牧港の管理運営、整備、発展に取り組んでまいりたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思います。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　それでは、私のほうから、金澤議員の質問にお答えをさせていただきます。

まず、企業誘致の取り組みと進展についてのお尋ねでございますが、当管理組合では、苫小牧市が事務局となって、苫小牧地区における企業誘致の促進を図ることを目的とする苫小牧地区企業誘致連絡協議会と、北海道が事務局となって、苫小牧東部地域への企業誘致を推進することを目的とする苫小牧東部開発連絡協議会の２つの協議会において企業誘致の取り組みを行っているところでございます。両協議会では、展示会への出展や企業訪問による情報収集を兼ねた誘致活動、関係する省庁や議員への要望活動を行っております。こうした取り組みなどにより、近年では苫小牧地区において自動車、リサイクル、新エネルギー関連企業などの新たな進出があったところでございます。引き続き、両協議会において連携した企業誘致の取り組みを行ってまいりたいと考えております。新たな企業が立地することで、貨物量の増大が見込めることなどから、今後とも企業誘致の取り組みが港湾にとっても大変重要であると考えております。

次に、道内農水産品の輸出増加に向けた協議、検討についてのお尋ねでございますが、道内農水産品の輸出拡大に向けた取り組みは、北海道開発局や北海道においても喫緊の課題としてさまざまな取り組みが行われているところでございます。近年では、主に小口混載貨物、いわゆるＬＣＬ貨物の実証実験などを中心に行われておりますが、当管理組合といたしましても、それらの取り組みに対し、連携し協力をしているところでございます。

また、当管理組合が事務局となっております苫小牧港利用促進協議会では、苫小牧港の輸出貨物拡大に向けた取り組みの一つとして、昨年９月、札幌市内においてＬＣＬ貨物の講演会を開催いたしました。この講演会では、道内の物流関係者などに参加していただきましたが、ＬＣＬ貨物の拡大のためには、冷凍冷蔵の施設や輸出の窓口となる新たな担い手が必要であることなどの意見が出されたところでございます。

また、当管理組合では、輸出拡大に向けた取り組みを進める道内企業を訪問し、状況を伺うとともに、先ほどのＬＣＬ貨物の情報を提供するなどのポートセールス活動も行っているところであり、今後ともさまざまな情報や意見を参考にするなどして、国、北海道、そして民間と密接に連携した取り組みを続けることが苫小牧港の利用促進につながるものと考えております。

次に、新年度のポートセールス活動についてのお尋ねですが、苫小牧港利用促進協議会では、平成２２年度の東京でのセミナー、２３年度の上海に続き、昨年１１月には「苫小牧港セミナー・ｉｎ・大連」を開催し、苫小牧港利用者へ感謝の意を伝えるとともに、苫小牧港の優位性や苫小牧国際コンテナターミナルのＰＲに努めてまいりました。大連でのセミナーに参加された会員の方々からは、「普段会えない荷主、船会社と情報交換ができた」など評価をいただき、引き続き海外でのセミナーによるＰＲ活動を行うべきという御意見や、一方、国内でのセミナーを開催すべきとの御意見もございました。

現時点での候補といたしましては、海外の場合は東アジアや東南アジアを視野に、国内の場合は首都圏でのセミナーを中心に検討しているところでございますが、苫小牧港利用促進協議会で最終的な方針を決定し、効果的なポートセールス活動を展開してまいります。

次に、民間の課題と活動支援についてのお尋ねでございますが、民間の課題の掌握とその活動の支援をするという答弁は、平成２３年の第２回定例会において苫小牧港利用促進協議会が初めて中国でのポートセールスを行うにあたり、当管理組合としての姿勢を述べたものでございます。

ポートセールスに関係する民間の課題といたしましては、輸出入貨物の拡大や新たな販路や取引先の開拓などがあるものと承知をしております。このような課題認識のもと、海外ポートセールスにおいて、苫小牧港の管理者が先頭となり、官民一体となって熱意を持って行動することが今後の苫小牧港の利用促進に結びつくものと考えております。

次に、耐震強化岸壁についてのお尋ねですが、苫小牧港が大規模地震によって被災した場合、港湾物流の途絶による北海道経済への影響が甚大になることが予測されるため、災害時における継続的な物流機能の確保が重要であると認識をしております。

このため、苫小牧港西港区西ふ頭の３バースにつきましては、平成２３年度より耐震強化岸壁として整備している西ふ頭３号岸壁と併せて、幹線物流対応の残り２バースについても耐震強化岸壁として整備できるように設置基準の見直しを東日本大震災以降要望してきたところでございます。

苫小牧港管理組合といたしましては、これまで類似の要請である、大規模地震時にも西港区西

ふ頭の３バースにより複合一貫輸送の機能が確保されることに加え、平成２９年度末供用が遅れないことも極めて重要であると考えているところでございますので、現在、整備の実施に向けて国と検討をしているところでございます。

また、設置基準の見直しにつきましては、現在国土交通省において大規模地震時の幹線物流のあり方について検討しているところと伺っておりますため、現時点では、その状況を注視してまいりたいと考えているところでございます。

次に、苫小牧港ＢＣＰの進め方についてのお尋ねですが、昨年、国土交通省、北海道開発局が中心となり、道央圏港湾ＢＣＰが策定され、道央圏５港のいずれかが被災した際、相互協力して物流機能を維持することにより、北海道の社会経済活動への影響を最小限に抑える体制が整ったところでございます。

しかし、苫小牧港の港湾取扱量は、全道の約半分に及んでおり、仮に本港が被災した場合、他港を代替港として使用したとしても、全ての貨物を取り扱うことは難しいと考えられますので、そのような場合でも、可能な限り物流機能の確保と早期復旧への対策を図り、物流停滞を最低限に抑える必要がありますことから、新年度より苫小牧港ＢＣＰの策定に着手することとしたところでございます。

苫小牧港ＢＣＰでは、岸壁や桟橋などの港湾施設を所有する民間企業や港湾利用者、関係官公庁など、多岐にわたる関係者が一体となって物流機能の継続及び早期回復に向けた取り組みについて検討してまいる予定でございます。策定作業にあたりましては、他港の取り組み状況を踏まえた上で、新年度においては、苫小牧港ＢＣＰの基本構想を策定してまいりたいと考えております。

次に、国の動向や他港の取り組み状況についてのお尋ねですが、昨年国土交通省で取りまとめた港湾における地震津波対策のあり方においても、災害対応力の強化を図る上で港湾ＢＣＰの策定を進めることが示されており、現在、国や港湾管理者が連携して全国の重要港湾で取り組みを始めたところと聞いておりますが、これまで策定が確認された港湾は１港と、大変少ない状況となっているところでございます。

また、他の道央圏港湾につきましては、具体的な策定時期は決まっていないと伺っております。

次に、東港区へのエックス線検査機と貨物手続きの窓口の実現性についてのお尋ねでございますが、御指摘のとおり、函館税関のエックス線検査センターにつきましては、昨年から、移転ではなく設置として要望しております。これは、コンテナ検査機能を東港区に設置するにあたって、移転するか新設するかの方法は問わない形で要望させていただいたものでございます。

当センターは、コンテナ検査以外にも苫小牧港における輸出入貨物手続きの窓口も行っており、現在は大半が西港区側での手続きが多いと伺っておりますが、今後東港区での窓口業務の設置については、関係者と協議しながら必要に応じて要望してまいりたいと考えております。

なお、検査機設置の実現性につきましては、現在のところ、これまでと状況は変わりませんが、

今後も国に対し、東港区への設置の必要性について粘り強く要望してまいりたいと考えているところでございます。

次に、北海道の負担金のお尋ねがございました。

道においては、厳しい財政状況のもと、持続可能な財政基盤の確立に向け、道税収入等の歳入確保とともに、歳出面においては政策評価と連動した事業の見直しなどにより、限りある財源などを効率的に配分する選択と集中に最大限努めるなどして、歳入歳出全体にわたる見直しを強化することを基本に予算編成を行っているところでございます。

こうした中、苫小牧港は、本道経済の発展を支える重要な港湾であることから、今後とも国内外の海上輸送拠点として物流機能の強化を図っていくため、毎年度の負担金については、事業の必要性や道の財政状況などを勘案するとともに、管理組合と協議をしながら決定されていくものと考えているとの旨を伺っております。当管理組合といたしましても、道の負担金に対する考え方は、これまで同様変わらないものと受けとめているところでございます。

私からは、以上でございます。

○議長（田村龍治君）　総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　ガントリークレーン事故に関しまして、なぜ荷役が行われたのかというお尋ねですが、荷役業者は、事故前日の１２月５日午前１１時５９分に室蘭地方気象台が発表した気象情報、６日昼過ぎから７日にかけての最大風速は、海上２５メートル、陸上１８メートル、最大瞬間風速は、海上３５メートル、陸上３０メートルとの情報に基づき作業手配を行い、事故当日午前５時３１分に暴風警報が発令されておりましたが、作業開始前の風速は約４メートルと弱く、船舶代理店と打ち合わせ、気象状況によっては荷役を中断することも視野に入れながら、午前８時１分ごろから荷役を開始したと聞いております。

なお、５日午後４時２０分の室蘭地方気象台から発表された気象情報では、風に対する警戒期間の始まりが、それまで６日昼過ぎからとされていたものが、６日午前９時ごろからというふうに変更になっておりました。

次に、使用許可についてのお尋ねですが、ガントリークレーンの使用許可につきましては、苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例に基づき、毎月、苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合から使用予定時間等が記載された使用許可申請を受け、使用許可の決定を行っており、翌月使用実績報告書の提出を受け、使用の実績に基づき納付書を発行し、使用料の徴収を行っております。

現在許可証の発行はしておりませんが、今後、他の港湾施設と同様に許可条件を付した許可証を新年度から発行したいと考えております。

次に、クレーンの事故による影響についてのお尋ねですが、１２月６日の事故発生から１２月１７日の３号機の仮復旧により２基体制となるまでの間、内航コンテナ船は１３隻入港しておりますが、そのうち７隻が沖待ちをせざる得ない状況となっておりました。

船社等の利用者に対しましては、大変御不便をおかけいたしましたけれども、当管理組合とし

ては、事故の発生後速やかに、事故の発生と緊急対応についてお知らせをし、御協力をお願いしたところであり、その後も復旧状況等の情報を逐次提供しているところでございます。

次に、ガントリークレーンの逸走防止のための運用規程の策定についてのお尋ねですが、ガントリークレーンの逸走防止のための運用規程につきましては、当管理組合と苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合及びその構成会社５社等関係者が協議して策定する必要がございますが、現在、当管理組合において運用規程に定められるガントリークレーンの逸走防止に係る関係者や、風にかかわる管理基準、及びその管理基準に達した場合の対応などについて検討をしているところでございます。

当管理組合において、この運用規程案を作成後、今月中に苫小牧港２１世紀協議会の国際コンテナ機能検討部会において検討を開始し、できる限り早急に対応してまいりたいと考えております。

次に、漁港区の建築物についてのお尋ねですが、漁港区は、漁業活動を円滑に行うための区域として定められており、当管理組合は、苫小牧漁業協同組合に対し、物揚場や荷さばき地の利用方法について協議を行ってきておりまして、その中で必要な手続きを取るよう指導し、組合員の周知を依頼してきたところでございます。

このたび、工作物の設置許可申請及び建築確認申請手続きが適正に行われていないという問題が発生いたしましたことから、今後苫小牧市とも連携して、さまざまな手続きが確実に行われるよう努めてまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（田村龍治君）　施設部長、大岡秀哉君。

○施設部長（大岡秀哉君）　お答えいたします。

最近２年間の輸出入コンテナ貨物の動向についてのお尋ねでございますが、苫小牧港国際コンテナターミナルにおける輸出入コンテナ取り扱い個数は、平成２３年が２１万３，９１１ＴＥＵ、平成２４年が１９万４，６８１ＴＥＵと、対前年度比で９％の減となっております。

平成２３年の取り扱い貨物については、１つ目に東日本大震災によりまして、東北地方の太平洋側の港湾が使用不可能となり、本港が代替港として利用されたこと、２つ目に東北から関東地方の太平洋側にある各生産工場が被災したことにより、その代替として北海道の各生産工場がフル稼働することとなったため、原材料などの調達により一時的に急増したことなどにより、取り扱い貨物量が例年よりも急増したところでございます。その後、被災した港湾や工場の復旧により、徐々に平常な状態に戻りましたことから、翌平成２４年の取り扱い個数の数字に反動減となってあらわれたところでございます。

また、苫小牧港における内貿コンテナ個数の特徴でございますが、全体取り扱い個数の半分程度が移入の実入りコンテナとなっており、残り半分の約７割が移出の空コンテナ、約３割が移出の実入りコンテナとなっております。

なお、この割合は、最近２年間でほぼ同程度となっております。

次に、昨年末からの円安傾向による輸出入コンテナ貨物の動向についてのお尋ねでございますが、苫小牧港のコンテナ貨物取扱量は、平成９年の入船国際コンテナターミナルの供用から現在に至るまで順調に推移してきているところでございます。

為替の変動による貿易への影響につきましては、一般的に円高では輸入貨物、円安では輸出貨物に優位性が増してくると言われております。コンテナ貨物の輸出入につきましては、為替の変動よりも経済の善し悪しが影響を受けると考えております。そのため、昨年末からの円安により、北海道経済が活性化されることに伴い、苫小牧港におきましても取扱貨物量が伸びることを期待しているところでございます。

次に、空コンテナの解消がどの程度進むのかとのお尋ねでございますが、空コンテナは輸出入のアンバランスによって発生いたします。苫小牧港では、輸入超過の状況が常態化し、輸出の空コンテナが輸出コンテナ全体の７割程度になっています。このような状況は港の運営上好ましくなく、改善が求められています。

円安による輸出入コンテナ貨物の将来推計は、定量的な分析が困難でありますが、空コンテナの解消は重要であると考えておりますため、道内における農水産品等の輸出拡大に向けた動向に期待するところでございます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　金澤　俊君。

○議員（金澤　俊君）　それでは、再質問をさせていただきます。

まず、今の空コンテナの絡みですけれども、企業誘致とあわせてちょっと再質問をさせていただきたいと思います。

今御答弁で、例えば企業誘致については、２つの協議会と一緒になっていろんなことをやってきている。昨年の９月、私も札幌でＬＣＬの講演を聞きに行きましたけれども、ああいう取り組みをやっているということは承知をしています。

ただ、今施設部長の最後答弁にありましたように、例えば円安になって、輸出傾向というのが強まる期待感はあっても、やはりどういう需要が、例えばアジアなり東南アジアにあって、例えば道内輸出産品、農水産品はどこに持っていく需要があるんだ、供給はどういう形でできるのか、そういう細かな具体的な分析がされないと、なかなか空コンテナというものが埋まっていかないと私は思うんです。

ですから、まさにこれは管理組合さんだけでできることではないと思いますし、逆に港湾関係者、民間企業、商工会議所、道、市も一緒になって、情報をまさに細かなところも出し合いながら戦略を練っていかないと、これなかなかこの空コンテナの７０％ですか、外貿の輸出の空コンテナ７０％、これ好ましくないという、まさに答弁ありましたけれども、これ本気でやっぱりやっていこうと思ったら、そういう個別具体的な今後調査、研究が必要になってくると思うんです。

これをぜひ今後進めていただきたい。

特に、円安傾向がどこまで進むかわかりませんけれども、まさにそういう意味では今チャンスでありますし、また、先ほどポートセールスの話でも、ある程度民間のいろんな情報、課題の掌握から含めてされているということであれば、まさに販路拡大もできるチャンスであると思います。なので、ぜひそのような個別具体的な調査、研究というのを官民一体となってやっていただきたいと思いますので、その点についてのお考えを再度いただきたいと思います。

それから、ポートセールスでございますけれども、新年度は東アジア、東南アジア、これが海外では対象となるんじゃないか、それから首都圏も国内ではということで言っておりました。

私は、前回の議会でもポートセールスの優位性についてお伺いしましたけれども、もう必要であれば、両方を新年度で行ってもいいと思っています。

それから、空コンテナの解消も、これは数字を見ますと、内貿についてもやっぱり空コンテナがありますので、同じ視点でやはり外にも中にもそういった形で空コンテナを埋めていくための施策を考えていくと。そのためにやっぱりポートセールスもそういう目的で行くということであれば、私は両方に行ってもいいと思いますので、この点についても再度御答弁をいただきたいと思います。

それから、母体負担金については、お考えはわかりました。これはぜひお話にもありましたように、両母体の財政状況というものが全く無視できないということは承知をしております。財政状況が悪いときには、このような減少傾向は私は続いてもいいと思うんですけれども、一方でやはり管理者が言われたように、これから更に発展をさせていくということを考えれば、この減少傾向が続くということは好ましくないわけで、例えば財政状況が好転した場合には、この負担金についても、逆にこれからつけていくと、不足分を補っていくというこの負担金だとしても、そういうやはり思いは発信していただきたいというふうに思っているものですから、再度この点についても、その思いを聞かせていただきたいというふうに思います。

港湾整備については、わかりました。国の動向を見守っていきたいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。

それから、ＢＣＰについてですけれども、これもこれからということはわかりましたけれども、御答弁にありました１点、苫小牧港で扱っているこの貨物量を考えれば、道央圏のほかの港でこれを全て扱うのは無理であるという、こういう御答弁もありましたので、これはやはり各港でＢＣＰを策定していくということであっても、やっぱり横の連携というのはある程度必要になるんじゃないかなと思いますので、その辺の必要性について若干御答弁をいただければというふうに思います。

それから、ガントリークレーンです。

先ほど申し上げましたように、その責任を問われる可能性があるのは３社であるんじゃないかと私は申し上げました。これから、その損害賠償の請求をしていくということに当たっては、さ

っき申し上げたように、責任の所在を決定しなきゃいけない。

それで、先ほどお聞きしましたら、いろんな当日の状況があって、そういう中で管理組合としては許可を出して荷役作業が行われていたと。途中、最大瞬間風速は３５．８メートルということはあっても、その前は風速４メートルしかなかったとか、そのときの状況がいろいろあると思うんですね。この責任の所在というのがどういうふうに決定されるのかということを再度お聞きをしたいと思います。

要は、該当者でどのような話し合いがされているのかと、もしくはこれからどういう視点でその話し合いがされて、損害賠償額の請求額というのがどこにどういうふうにされていくのかということについて、改めて御答弁をいただきたいと思います。

それから、事故の記憶ですとか、やっぱり危機意識というのが風化しないうちに、私はこういう問題の収束をなるべく早くするべきだというふうに思っています。いつごろをめどに管理組合としては決着をしようとお考えなのか、この点についても再度お答えをいただきたいと思います。

それから、今回この修繕に関しては、７，５００万という補修費がかかっていると聞いています。この７，５００万を管理組合さんとしては損害賠償請求をするということになると思うんですけれども、利息なんかも含めて請求をしていくということになるのか、内部規定がどういう形になっているのか私もちょっとわかりませんが、民法の規定によっていくのか、もしくはあっても利息は請求しないという考えなのか、その点についてもお答えをいただきたいと思います。

それから、国交省から示されている運用規程があって、なぜ今、まだ運用規程が策定されてないのかということです。いろいろ事情はあるというのは、私も理解できるんですけれども、それにしても、去年の８月から、今現在もまだ案を策定中ということかと思います。まだできてないということ。この事情はあるにせよ、やっぱりこのスピード感というものについて、私は余りにもなさ過ぎるんじゃないかなというふうに指摘をせざるを得ないと思います。

そこで、これまで、さっきもお聞きしましたけれども、関係者とどういう協議をしたのか。８月にモデル規程が示されたんであれば、もう早急に関係者を集めて、こういう諸課題があるんだったら、これはどう解決できるんだとか、論点の洗い出しぐらいはすぐ取り組めるんじゃないかと思うんです。ですから、そういう観点でもう一度、関係者とどういった協議をどれぐらいしてきたのかということをお聞きをしたいと思います。

そして、最終的にこの運用規程はいつの完成を目指しているのか、この点についてもお答えをいただきたいと思います。

漁港区の違法建築物については、わかりました。

以上です。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　母体負担金の御指摘がございました。

ある意味で、今苫小牧港の置かれている状況、あるいはこれからに向けて、私は２つのキーワードがある。以前にもこの議会で答弁していることだと思いますけれども、１つは戦略、１つはスピード感ということだと思います。日本経済がどうなるか、あるいはアジアの経済はどうなっていくのか、あるいは世界経済がどうなっていくのか、そういう状況を見きわめながら、港湾機能をしっかり、あるいは戦略を立てていろんなことに取り組んでいかなければならない。時間のロスは許されない。非常に国内の港湾競争もこれからまだまだ激しくなっていくと思っています。

そういう意味で、この戦略を立て、そしてスピード感を持って取り組む上で、整備であれば予算も伴うし、あるいはソフトであっても予算が伴う。そのことに対処するために、母体の財政危機によってそれが滞ることがないように、しっかりと道と常に協議を進めながら、これは北海道で５０％の海上輸送を担っている港として、ここはもう本当にこれから大事な時を迎えているし、ある意味でチャンスだと。このチャンスをしっかりとキャッチをしていくために、議員御指摘のように、母体負担金の懸念を抱かせないようにしっかりと取り組んでいきたいと思います。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　金澤議員から再質問をいただきました。

まず、企業誘致に関連して、為替の問題、それから今後の東アジア、東南アジアを臨んでいったときに、貨物の動向の分析についての御指摘もいただいたところでございます。

道内農水産品、いわゆる需要の創出について大事な点を御指摘いただいたなと思ってございますが、こうした需要の創出につきましては、先ほど申し上げましたＬＣＬ貨物の取り扱いにつきまして、国土交通省、北海道開発局や北海道と連携しているところでございますが、このほか北海道経済部なども海外での農水産品を初めとする北海道物産展でありますとか、商談会を行っているところでございまして、こうした取り組みについても、情報収集を含め、しっかりと現在の為替動向、円安、またかつての円安時代に伸びた貨物が今後も伸びるということも、実は最近少し、函館税関から昨年の貿易統計が出た際の貨物と、かつての円安の動向時代に伸びた貨物と違ってきていると、そういった構造的な問題もございますので、しっかりとその辺は御指摘の点を踏まえて、分析できることについて取り組んでいきたいと思っているところでございます。

今後も、海外での需要創出に向けた情報を得て、ポートセールスにおいても、北海道農水産品だけじゃないと思いますけれども、北海道全体のブランド力をしっかりつかみながら、また、それを生かしながら、苫小牧港輸出拡大に取り組んでいきたいと思っているところでございます。

それから次に、ポートセールスについてのお尋ねがございました。

御承知のとおり、苫小牧港、東アジアとのコンテナ貨物が多くなっているという現状にございます。それらの貨物のほとんどが釜山港で積みかえられ、目的地に運ばれているところでございます。そのため、直行便と比べまして日数が多くかかるなどの課題がありますことから、東アジアとのダイレクト便の誘致が北海道にとっては重要であると認識をしているところでございます。現在、東アジア、東南アジアとの航路を持つ船社に対しまして、積極的に苫小牧港の情報を発信

提供しているところでございます。

　また、昨年４月に台湾、東南アジア直行航路が廃止されたことから、本州の港湾管理者とも連携し、官民一体となった新たな航路誘致活動を行っているところでございます。

　それから、港湾ＢＣＰのお尋ねでございます。横の連携という御指摘がございました。

　確かに、道央圏５港の連携の調印はいたしましたが、御指摘のとおり、それが実際に被災時に働かなければ、せっかくの物流が途絶えてしまうということになりますので、大変大事なことだと思っておりますが、被災時、被災範囲をどこまで想定していくのか、広い視野で大体調べていくという、被災状況をそれぞれ設定して設けていく必要があるのかなと思っているところでございます。

　昨今、いろんな港湾におきまして、本州のほうを見ても、台風、それから地震、津波等で大きな被害がございました。一昨年の３．１１のときも、実は東北の太平洋側の港湾の代替港はまさに私ども苫小牧港であったという実績もございます。そういった点も十分視野に入れながら、道内において道央圏５港、日本海側と太平洋側、それぞれ港湾がございますので、その機能が現状がどうなっているのかということを認識した上で取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

　それから、ガントリークレーンの事故に関しても御指摘がございました。責任の所在についてのお尋ねがございました。

　昨年１２月末に開催した事故報告会におきまして、事故に関係する会社及びクレーン使用会社から、事故当日の作業状況、事故の原因や対応などについて報告を受けております。その後も関係者から事故の経緯等について聞き取りを行っておりまして、現在、必要に応じて専門家等に相談しながら、作業の開始、中止の判断や事故発生前後の対応など、事故原因の究明と責任の所在を明らかにするよう鋭意取り組んでいるところでございますので、御理解をいただきたいと思います。

　また、補修費にかかる利息のお尋ねがございました。

　この利息については、請求することはできるものと思われますが、賠償請求につきましては、今後その方面の専門家と相談して対応してまいりたいと考えているところでございます。

　また、ガントリークレーン逸走防止のための運用規程の策定について、スピード感がないという御指摘もいただいたところでございます。

　運用規程の策定につきましては、先ほどお答えしましたとおり、当管理組合において、ガントリークレーンの逸走防止のための運用規程案を作成の後、今月中に国際コンテナ機能検討部会において検討を開始し、できる限り早急に策定してまいりたいと考えておりますので、御理解をいただければなと思っているところでございます。

　以上でございます。

○議長（田村龍治君）　以上で、金澤　俊君の一般質問を終了いたします。

後藤節男君。

○議員（後藤節男君）　それでは、ガントリークレーンの事故について、金澤議員と重複する面を避けまして質問したいと思いますが、また重複することもあると思いますが、御了承願いたいと思います。

それでは、今回この事故で、国土交通省の立入調査があったと聞いておりますが、あったとしたら、いつ来られ、検証結果はどうだったのか、お伺いをいたします。

今回起きた事故、強風によるガントリークレーンの事故を調べると、全国で小さい事故は別としまして、３件ほどありました。平成１８年１１月７日、新潟港でガントリークレーン１基が逸走し倒壊、負傷者が３名、復旧までに１年６ヵ月を要した事故。また、平成２０年２月２３日には、小名浜港で１基が逸走し、人的被害はなかったものの、復旧に６ヵ月を要した事故。平成２２年１月２１日には、御前崎港で同様に１基が逸走し、接岸中のコンテナ船に衝突し破損させ、復旧までに４ヵ月を要したという事故がありました。今回、復旧計画が示されておりますが、確実に復旧するのか、お聞きをいたします。

次に、安全対策について、当日の行動も含めて６点質問させていただきます。

事故当日の運転開始時刻と配置人員、作業を中断した時刻と中断した原因、通常時運転開始から終了までをどのように設定をしているのか、お伺いをいたします。

次に、運転開始に当たっての作業マニュアルや安全対策の基準があるのか、また、管理組合とのかかわり方をお伺いいたします。

次に、ガントリークレーンは、労働安全衛生法に規定されるクレーンに該当すると私は思いますが、クレーン等の安全規則労働省令第３４条において、強風のため危険を予知されるときは作業を中止することが規定されているが、始業時、運転中、強風予測をどのように確認し、判断をしているのか伺います。

平成２２年５月２７日の港湾局通知で、ガントリークレーンの強風に関する安全対策についてが示されております。当然苫小牧港管理組合にも通知をされていると思いますが、管理すべき風速の基本的な考え方について整備されているのか、通知が反映されているのかお伺いをいたします。

事故が発生した場合、通報体制と事故報告についてお伺いをいたします。

けが人が出た場合、それ以外どのように通報連絡体制が定められているのか、また、けが人が出た場合、労災、場合によっては刑事事件に発展もあり、通報体制はきちんと定められているのかお聞きをいたします。

また、当日事故を発見してから通報までの時間と連絡先、そして通報を受けてから、現場に駆けつけた部署と時間はどのくらいかかったのか、事故当時、所管、労働基準監督署への事故報告が速やかに行われたのか否か、また、労働基準監督署のその後の対応はどうなっているのかお伺いいたします。

最後に、今回事故を教訓に再発防止のために原因究明の調査委員会など設置を考えているのかお伺いして、１回目の質問を終わらせていただきます。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　後藤議員の質問にお答えをさせていただきますが、原因究明のための調査委員会等の設置についてお尋ねがございました。

苫小牧国際コンテナターミナルにつきましては、平成２０年８月から供用開始をし、昨年８月までに岸壁２バース、３基のガントリークレーンなどを整備したことについて、船社からは非常に高い評価をいただいておりますが、今回の事故の発生により、船社など利用者に御不便をおかけしているところでございます。

これまでのところ、当管理組合と苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合及びその構成会社５社が連携して、今回の事故原因の究明と責任の所在について明らかにするよう取り組んでおり、再発防止に向けて、今月中に苫小牧港２１世紀協議会の中にあります国際コンテナ機能検討部会におきまして検討を開始することとしておりますので、調査委員会などの設置は考えておりません。

今後、早期にガントリークレーンを復旧させ、苫小牧国際コンテナターミナルの機能が全面的に発揮されるとともに、再発防止に向けて取り組んでまいりたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思います。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　私のほうから、後藤議員の質問にお答えをさせていただきます。

まず、国の調査についてのお尋ねでございますが、昨年１２月１０日に国土交通省港湾局の職員が苫小牧国際コンテナターミナルにおいて、ターミナル関係者から聞き取りを行い、事故状況の確認を行っております。

この現地調査を踏まえ、１２月１４日付けで国土交通省港湾局からコンテナクレーンを有する全国の港湾管理者等に対して、本港での事故について情報を提供するとともに、ガントリークレーンの風による逸走防止対策の徹底を図るよう通知があったところでございます。

次に、復旧についてのお尋ねでございますが、昨年１２月６日に発生した衝突事故により、２基のガントリークレーンが損傷しましたが、そのうち３号機につきましては、仮復旧工事を終え、１２月１７日から使用しているところであります。

２号機につきましては、現在電動モーター、レールクランプ等部品の製作を行っており、現地に部品が到着次第、速やかに復旧させることとしております。

２号機の復旧工事完了後、引き続き３号機の本復旧工事に着手することとしており、早期の全面復旧に努めてまいりたいと考えております。

次に、港湾局の通知についてのお尋ねでございますが、この通知を受けまして速やかに当管理組合では使用者に対して、この通知とガントリークレーンの取扱説明書の運転安全順守事項等を

示すなどして、この通知の趣旨を周知徹底するなど安全対策に万全を期すよう要請したところでございます。

管理すべき風速の考え方につきましては、作業中止及び逸走防止装置を講ずる風の基準は、国の通知の趣旨に沿って定められており、瞬間風速１６メートル以上で作業を中止し、また瞬間風速３０メートル以上の風が吹く恐れのあるときは、駐機位置に戻り逸走防止措置を講ずることとなっております。

ガントリークレーンの逸走防止のための運用規程につきましては、この通知において、今後国からのモデル運用規程が示されることとされ、昨年８月にその送付がありましたことから、現在、当管理組合で運用規程案を作成しているところであり、今月中に国際コンテナ機能検討部会を開催して、運用規程をできる限り早急に策定してまいりたいと考えているところでございます。

次に、事故発生時の通報体制及び事故報告書等についてのお尋ねでございますが、今回のような事故など、緊急事態が発生したときの連絡体制は、使用者において定められており、けが人が出た場合は消防や警察などに通報することになっております。

今回の事故については、午前１０時４８分ごろに事故が発生し、午前１０時５０分ごろにガントリークレーンの保守点検業者から当管理組合に事故発生の一報があり、当管理組合職員が速やかに現地に向かい、午前１１時３０分ころ到着し、事故の状況を確認しております。その後、当管理組合は、事故の発生を当日午後1時ごろ報道各社に公表したところでございます。

事故当日、クレーンの使用者は労働基準監督署への事故報告はしておりませんでしたが、労働基準監督署は、翌日現地において事故の状況を確認し、関係者からヒアリングを行っております。

その後、労働基準監督署から当管理組合に対して、本年２月８日、クレーンの逸走防止措置に関する責任者の明確化や逸走防止対策の作成等について、クレーン使用者の関係者に協力するよう要請があったところでございます。

私からは、以上でございます。

○議長（田村龍治君）　総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　事故当日の作業状況と通常の作業時間の設定についてのお尋ねですが、当日の荷役作業は、暴風警報が発表された午前５時３１分からおよそ２時間半後の、午前８時1分ごろから開始をし、強風により午前８時５４分ごろに中止したというふうに聞いております。

配置人員につきましては、ガントリークレーンのオペレーターを含めて６人と聞いております。

また、通常のガントリークレーンでの荷役作業は、コンテナの積み下ろし本数によって作業時間は異なりますので、その都度荷役業者が作業時間の予定を決定しております。

次に、作業マニュアル等についてのお尋ねですが、ガントリークレーンを使用するコンテナ荷役作業に関するマニュアルにつきましては、各荷役業者において定められております。

また、安全対策については、労働安全衛生法に基づくクレーン等安全規則において、作業中止

や逸走防止措置をとるべき基準が定められ、クレーン構造規格においては、強風に対するクレーンの構造上の基準が定められており、当管理組合が示しておりますガントリークレーンの取扱説明書において、クレーンの性能や運転安全順守事項等が定められております。

各荷役業者は、これらの基準や取扱説明書に基づいて、荷役作業を実施しているところでございます。

次に、ガントリークレーンによる作業に関する確認と判断についてのお尋ねですが、風の状況につきましては、コンテナターミナル内に設置をしております風向・風速計の情報をインターネットや携帯電話で閲覧をすることができるようになっており、ガントリークレーンの上部に設置された風速計の情報を、ガントリークレーンのオペレーターが常時把握することができるようになっております。

また、異常気象が予測されるときには、気象庁の気象情報や、この情報に基づき苫小牧海上保安署から事故防止に関する情報提供などがございます。これらの情報をもとに、荷役業者の作業指揮者が気象状況を確認した上で、作業開始と強風時の作業中止等の作業全般の判断をしているところでございます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　後藤節男君。

○議員（後藤節男君）　一通り答弁いただきました。

１２月６日の日の５時３１分に暴風警報が発令されて、８時５４分に中止と聞いておりますという答弁でしたが、私調べましたら、昨年の１０月から１２月６日まで５回、１０月２８日と１１月１２日、２６日と１２月４日と、苫小牧に暴風警報が発令されているんですね。この５日間の間、このときは作業は行っていたんですか。一つその辺もお伺いをしたいんですが、それと特に逸走の事故原因ですね。通告の中で、きちんとやっているということだったんですが、今聞いていたら、何かそれが全然生かされてないなというふうに私は思うんです。

平成２２年５月２７日の港湾通知、これは御前崎港のガントリークレーンの逸走事故で通達がございます。ここに新潟港の東港の事故等とか、それから御前崎港の平成２０年に起きた事故、これに対しても各港湾に対して港湾局から通達事項が来ていると思います。これをなぜ生かされなかったのかなと。ただ、今回マニュアル等の、平成２４年８月、去年コンテナの逸走の防止のための通達が来ておりますが、その前にもう２年前、３年前として事故例の通達が港湾局から来ているにもかかわらず、なぜ苫小牧の港管理組合としてそのものが生かされなかったのか、それをお聞きをいたしたいと思います。

こういうものが、前から新潟港沖でやっている、それとまた事故報告書も上がってきているというものがあるのにもかかわらず、生かされてないというのは絶対的におかしいと思いますよ。その辺の答弁をお願いいたします。

それと連絡体制、これは私はされてないと思いますよ。港管理組合としての連絡体制はちゃん

と定められておりますか。これ今御答弁ありましたけれども、荷役業者が所管の労働基準監督署に忘れていた。港管理組合は各報道関係に連絡を入れた。これ逆じゃありませんか。港管理組合が所管の労働基準監督署、これ労働基準監督署が次の日に行ったというのは、それは通報じゃないでしょう。新聞を見て労働監督署が行ったわけですよ。これは全然通報もされてないんですよ。労働基準監督署が新聞を見て、次の日に慌てて行ったということなんですよ。これ非常に私は連絡体制が全然できてないと思います。この辺について再度御答弁をください。

それと、市長、私は調査委員会を設けるべきだと思いますよ。今市長がおっしゃいました２１世紀協議会国際コンテナ機能検討部会にかけるといっても、これは、僕はちょっとインターネットで調べたら、港の内々の中の協議会ですよね。これはやはり二度とこういうことを、一つ間違えれば人身、命を失うということも、大きな事故にかかわるわけですから、第三者を入れて、この事故究明をしなければ、またその再発防止に努めると言いますけれども、また起きる可能性もあるんですよ。だから、これはやはり事故調査委員会に第三者も入れてしっかりと究明しないと、私はだめだと思います。再度、そのことについて御説明をお願いいたします。

それと、１２月１７日にまた作業をしているというんですが、これもまた再発防止を、安全対策をどう確認して荷役の作業を行ったんですか。再発防止も何もまだ検討されてない状況でしょう。それもまだ検討されないうちに、また荷役を再開したということは、それなりの安全対策を打って仕事をしているということなんですよね。その件について御答弁ください。

以上です。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　議員御指摘のことについては、十分理解をし、少なくとも、今若干落ちておりますけれども、億トン港の港としてこのような事態のときにどのように措置すべきなのかということについては、しっかりと考えていかなければならないと認識しております。

大事なことは２つありまして、１つは原因究明の徹底、もう１つは再発防止策の確立、この２つをやはり同時にやっていかなければならないわけであります。そういう観点から、先ほども申し上げておりますように、今回の場合、原因究明、この原因というものをどのように考えるかにもよりますけれども、強風による措置、あるいは前日に警報が出ていた場合の作業に向けた考え方をどのようにしていくのかということ等々については、比較的今回の場合、原因ははっきりしているということでございます。そういう観点から、むしろ二度とこのようなことがないように、あるいは北日本最大と言っている苫小牧港で、二度とこのような恥ずべき事態に陥らないように、先ほども言いましたように、機能検討部会においてしっかりと関係者が集まって、そのことを一つの方向を出していかなければならないというふうに考えておりますので、ぜひ御理解をいただきたいと思います。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導德君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　私のほうからも後藤議員の再度の質問についてお答えをさせていただきたいと思います。

まず、平成２２年５月２２日の港湾局の通知に関しまして御質問いただきました。

先ほども申し上げたところでございますが、私ども苫小牧港管理組合といたしまして、国からの通知を受けて、翌月の６月に使用者に対して、この国の通知とガントリークレーンの取扱説明書の安全順守事項等を示したところでございまして、その際に、この通知の趣旨を周知徹底するなどして、安全対策に万全を期すよう要請してきたところでございます。

また、事故発生時の連絡体制にも御指摘をいただいたところでございます。大変現場が混乱しているという状況の中で、私どもに実際に連絡をいただいたのが、クレーンの保守点検業者であったというところでございます。当管理組合ですぐ担当者が現地に向かい、事故の状況を午前中には確認して、午後１時ごろ、マスコミ等報道各社に公表したところでございます。

確かに、議員御指摘のとおり、労働基準監督署にどういうルートで事故報告が届くのかという御指摘がございました。この点、作業会社が労働基準監督署に報告するというルートももちろんございますし、私どもも労働基準監督署とふだんからお付き合いがありますので、そういう緊急時に連絡をするということも、十分心得ておかなければならないという点がございますが、翌日労働基準監督署のほうからは、事前に私どものほうにも連絡がありまして、その後、事故の状況を確認するために現地に向かわれたということでございます。

それから、再発防止に向けての御指摘もございました。

これまでのところ、当管理組合のほうで苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合とその構成５社が連携して、今回の事故原因の究明と責任の所在について明らかにするよう取り組んでいるところでございますし、その再発防止に向けて、今月中にも苫小牧港２１世紀協議会国際コンテナ機能検討部会において、モデル運用規程を実際に苫小牧港に適用した場合にどういう運用規程になるかという点を検討開始させていただくということでございますので、早急に検討してまいりますので、御理解をいただきたいと思います。

私からは、以上でございます。

○議長（田村龍治君）　総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　昨年１０月から１２月までの警報発令時の対応でございますけれども、５回の警報発令時、いずれも作業はしておりませんでした。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　以上で、後藤節男君の一般質問を終了いたします。

○暫時休憩

○議長（田村龍治君）　この際、暫時休憩いたします。

なお、再開は午後３時４５分といたします。

午後３時３７分　休憩

午後３時４７分　再開

○再開

○議長（田村龍治君）　一般質問の続行です。

北岸由利子君。

○議員（北岸由利子君）　それでは、通告に従いまして質問をさせていただきます。時間も押していると思いますので、端的に質問をさせていただきます。

まず、苫小牧港開港５０周年記念事業についてでございますが、先ほど管理者のほうから、大きな節目の５０年ということでも所信がございました。それについて、まず取り組むにあたっての基本認識をお伺いいたします。

そして次に、苫小牧市においても市長の肝いりの大作戦シリーズが展開されております。０５３大作戦、ｅｃｏライフ大作戦、ふくし大作戦と取り組んでまいりましたが、このたび開港５０周年に合わせて、未来へみなと大作戦と銘打って、来年度より大作戦が展開されます。開港５０周年記念事業として２月に実行委員会も立ち上がりますが、それらを踏まえて何点か質問をさせていただきます。

まず、１点目です。

苫小牧市の記念行事に対するこの位置づけと、実行委員会が目指す記念行事に対するこの位置づけは、どのように考えていけばよいのか、その兼ね合い、役割についてお伺いいたします。

次に、実行委員会のメンバーは既に選定されていると思いますが、どのような基準で選定されるのかお伺いいたします。

そして、その中でも女性の委員の割合についてもお伺いいたします。

今年度、当議会において、第２回の定例会においても、管理者である岩倉市長からも、この事業を通して次の５０周年へ確かな一歩としたいとの表明もされておりました。長期構想も踏まえて、今後どのようなビジョンのもと、次の確かな一歩を歩まれようとしているのか、お伺いいたします。

既に周知のとおり、工業港として発展してまいりました苫小牧港ではありますが、市民、とりわけ女性や子供にも憩いの場として親しんでいただける港づくり、先ほど管理者の所信もございましたが、その親しんでいただける港づくりも大切な視点だと思います。その点についてのお考えもお聞かせください。

最後に、具体的なメニューの考えがあればお伺いいたします。

次に、苫小牧港管理組合庁舎改築移転について質問をさせていただきます。

既に当議会においても何度か取り上げられた事案でございますが、具体的な方向が示されよう

としているこの時点で何点か質問をさせていただきます。
まず１点目は、民間ビルの賃貸方式を基本に検討中とのことですが、賃貸と新築の場合の比較、その算定根拠となるものをお示しいただきたいと思います。
次に、民間ビルに入る場合、バリアフリーとか、避難所も想定されると伺ってはおりますが、基本設計の段階で、こちら側の意向はどの程度反映されるのかお伺いしたいと思います。
次に、報道では、１４年度の完成を目指すと報道もされておりますが、どの段階で方向性が決まるのか、そのスケジュールについてお聞かせください。
最後に、跡地利用ですが、この移転改築が決まりました時点での港管理組合の跡地利用についてはどのようにお考えかもお伺いして、第１回目の質問を終わらせていただきます。
以上です。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。
管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　北岸議員の質問にお答えをさせていただきますが、開港５０周年記念事業の取り組みにあたっての基本的な認識、そして苫小牧市が展開いたしますみなと大作戦との兼ね合い、あるいは役割等々についてお尋ねがございました。
苫小牧港開港５０周年記念事業におきましては、苫小牧港の歴史を振り返り、先人の功績や港湾の果たしてきた役割を国内外に広く周知するとともに、グローバル経済や国際物流の動向に迅速に対応する国際拠点港湾として、新たな価値や魅力の創出を目指し、苫小牧港の未来を自ら切り開く意識と発信力を高める契機とするため、官民挙げての実行委員会を立ち上げ、記念事業として実施をいたします。
また、苫小牧市では、毎年町ぐるみで取り組んでいる大作戦シリーズにおきまして、平成２５年度は、港をテーマに「未来！みなと大作戦～Gateway to the future～」として、苫小牧港が担っている役割や機能を広く市民に知ってもらうなど、港の啓蒙を目的として１年間展開をしたいと考えております。
これらの取り組みを通じまして、苫小牧市民を初め、多くの道民に苫小牧港の歴史を広く周知するとともに、苫小牧港の更なる発展を目指す確かな第一歩となる記念事業となるよう密接に連携をしながら、開港５０周年を盛り上げていきたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思います。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　北岸議員の質問にお答え申し上げます。
まず、実行委員会メンバーの選定基準についてのお尋ねですが、苫小牧港開港５０周年記念事業実行委員会に先立って、昨年１１月に立ち上げられました準備委員会では、記念事業を通して少しでも多くの市民、そして道民の皆様に苫小牧港の歴史や役割を広く知っていただくとともに、さまざまなイベントに参加していただき、楽しんでいただけるよう進めることとしております。

実行委員会メンバーの選定にあたっては、苫小牧港に関連する企業や団体、経済界、市民活動をしている団体、関係行政機関など広い範囲の皆様に参画をお願いしているところでございます。女性の委員につきましては、顧問にお２人、参与にお１人、幹事として１名の計４名の皆様にお願いしているところでございます。

次に、長期構想も踏まえた今後のビジョンについてのお尋ねでございますが、苫小牧港長期構想は、平成１９年３月に策定され、おおむね３０年から４０年後の苫小牧港の役割や必要な機能を取りまとめ、目指すべき苫小牧港の姿を提示したものでございます。この中の基本的な方針としては、国内外との物流機能の強化と北海道経済を支える港湾として発展していこうというものでございます。

開港５０周年を迎えるにあたり、苫小牧港の今後のビジョンを考えると、我が国を取り巻く中長期的な社会経済情勢として、東アジアの経済発展がアジア全域に拡大し、グローバル化、ネットワーク化と相まって、アジアを中心として経済や人の交流が更に活発化するものと想定されます。このような動きの中で、存在感を高め、しっかりとつながりを確保していくことが大切であると考えておりますことから、東アジアにおける国際物流拠点として、また国内の主要な海上幹線物流拠点として、更にその機能を高め、北海道経済を支えていくことが苫小牧港の大きな使命であると認識しております。

次に、女性や子供たちが親しめる港づくりについてのお尋ねですが、歴史的に苫小牧港は、工業港として発展してきたため、市民にとってはなかなか近づきにくい港となっておりましたが、海洋レクリエーションへのニーズの高まりに伴い、ふるさと海岸、勇払マリーナの事業を進め、更に近年では、女性や子供たちなどが楽しく遊べる憩いの場としてキラキラ公園の整備を進めてまいりました。

今後は、これまで整備を進めてきた施設を中心として、楽しめるイベントやプログラムなどのソフト面を充実させて、市民に親しんでいただける港となるよう、さまざまな取り組みを進めてまいりたいと考えております。

次に、記念事業の具体的な内容についてのお尋ねですが、開港５０周年記念事業につきましては、今後設立される実行委員会において具体的な記念事業計画が策定されることとなっております。記念事業といたしましては、苫小牧港開港５０周年を祝う記念式典、祝賀会、記念シンポジウムの開催、帆船「海王丸」やフェリーの船内見学会とショートクルーズなど、記念事業案として予定しており、また海の幸でつくられた各地の地元料理が集まる第３回みなとオアシス「Ｓｅａ級グルメ全国大会 in 苫小牧」がキラキラ公園において開催予定となっているところでございます。

次に、苫小牧港管理組合庁舎改築移転に関する賃貸と新築の比較と、その算定根拠のお尋ねでございますが、まず最初に、現在の管理組合庁舎に関する検討状況についてですが、現在民間企業が建設を計画しているビルの賃貸方式を基本に検討を進めているところでございます。

民間企業による検討状況は、現在設計コンサルタント会社に設計を依頼し、具体的な施設規模等の検討を進めており、管理組合としては、現在民間企業との間で賃貸料や賃貸スペースなどの協議を行っているところでございます。

ただいま御質問のありました賃貸と新築の比較と、その算定根拠についてですが、関係機関とのアクセスといった立地場所や、災害時における港湾管理機能の維持確保といった建物の構造、そして費用をできる限り抑えるといった観点から、建設及び維持管理を含めた費用面など、総合的に比較検討しなければならないと考えております。

次に、バリアフリーや避難所などの設備等についてのお尋ねでございますが、新たな管理組合庁舎としては、耐震性に優れるなど、災害に強い建物であることはもちろんのことでありますが、避難所の設置や障害者などに配慮した建物であることも大切と認識しているところでございます。

現在、民間企業が建設を検討しているビルについては、基本設計の段階ですが、避難スペースや停電時の対応として、自家発電設備の設置を検討しているほか、高齢者や車いすの方の来訪に対応できるようエレベーターの設置も検討されていると伺っております。

民間企業とは、賃貸料のほか施設設備などについても打ち合わせを行いながら検討を進めているところでございますが、いろいろな設備などを設置するには、イニシャルコストがかさみますし、またランニングコストも高くなり、このことによって賃貸料も高くなることが想定されます。こうした点も十分に考慮しながら検討してまいりたいと考えているところでございます。

次に、庁舎改築移転に関するスケジュールなどのお尋ねですが、現在民間企業との間で賃貸料や賃貸スペースなどの協議を行っているところでありますことから、具体的なスケジュールについて、今日段階でお示しすることができる状況にありませんが、新築する場合との比較検討を行い、母体とも協議を行いまして、議員の皆様にその都度検討状況の説明を行うとともに、御意見もいただきながら決定に向けて取り進めてまいりたいと考えておりますので、御理解いただきたいと存じます。

次に、現在の管理組合庁舎の跡地利用についてのお尋ねですが、管理組合庁舎の改築移転について現在検討中でありますことから、現段階において現庁舎の跡地利用までは考えておりません。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　北岸由利子君。

○議員（北岸由利子君）　それでは、２回目の質問、再質問をさせていただきます。

基本認識は、前回の議会において、管理者がこのようにお話をされていました。四方が海に開かれた北海道という、海に囲まれた北海道という受け身の姿勢から、海に開かれた北海道という前向きな姿勢に転じ、更にダブルポートの利点を生かしてというような、こういうくだりがございました。確かに基本認識としては、新たな価値、意識と発信力、非常に文言としては理解できますけれども、この大きな起点としてとらえているということを考えましたら、今、市でやろうとしているこの大作戦シリーズの位置づけと、実行委員会の兼ね合いの中で、この５０周年とい

う大きな起点の認識をどのようにとらえればいいのかなと思うんです。

何を言いたいかというと、位置づけとして、実行委員会が主体となってやる５０周年記念事業の中に、市が行う大作戦シリーズが、その一環として行うのか、市がこの５０周年という位置づけの中に一体としてやるのか、一環として行うのか、協賛という立場なのか、いろいろあると思うんですが、その辺のところがよくわからないんです。

そして、またもう一つ、更につけ加えて言えば、この港管理組合では予算を５，０００万計上しております。２，５００万は協賛金として。でも、市は１，５５０万。これはまた市として当初予算に計上しております。

ちょっとこれは、もし質問にお答えできなければいいんですけれども、じゃ母体である道は、今回のこの５０周年記念事業に対してどのような形で参画されるのか。例えばこういう予算計上があるのかどうかも含めて、これから道議会も開かれると思いますが、どのような形での参画なのか、もしお答えできればお答えいただきたい。

密接にということを管理者はおっしゃいましたけれども、この密接にというのは、一体的の中の密接なのか、協賛として連携を取り合うよということなのか、その位置づけというのが非常に曖昧で、私にはよく理解できませんので、その点についてお答えいただければと思います。

次に、女性委員の選出について、今専任副管のほうから、顧問２人、参与１人、全体で４名でしょうというお話がございました。委員さん全体像としては、何名ぐらいの委員さんの中のこの４名なんでしょうか。この４名の中の内訳を伺いましたら、顧問が２人、参与１人ということは、顧問２人は港管理組合の議員だとか、ある意味ではオブザーバーの立場の人ではないかと思います。参与も報道関係者と伺いました。ということは、現実的にこれを推進していくメンバーの中に、一応組織票のようなものも、私ども今回の本会の中で示していただきました。顧問、参与、会長、副会長、委員、幹事会、事務局、幹事と、この流れの中で主体となるのは、多分会長、副会長、委員さん、幹事会や事務局が主体となると思います。その中での本当に女性参画というのは、先ほど管理者がおっしゃった、親しまれるという視点からも、本当にこれがその中で多くの皆さんの女性や子供という視点で生かされるのかどうかということも非常に疑念に思いますので、こういう質問をさせていただきました。

先ほども、女性や子供の視点の港づくりというところで、港湾の従事者が平成１８年での一応の実績として、従業員数１万４，３５０人というふうに一応伺っております。多分この中の多くの何割かは女性が占めると思いますけれども、この５０周年ということで、一番苫小牧に今欠けている、港湾として欠けている、工業港としては、もう全国的にも認知されております。しかし、観光とか親しまれる港づくりという視点では非常におくれをとっていると、私はそのように思います。そういう視点からこういう質問をさせていただいておりますので、その辺のところをもう一度お答えいただきたいと思います。

メニューなんですけれども、これも前回の議会の中で、このように答弁されています。これは

専任副管です。その前段として準備委員会を立ち上げ、開催期間や事業内容、事業規模を検討してまいりますが、現段階では、当管理組合といたしましても独自の行事、イベントを開催するとともに、そして苫小牧で開催されている港まつりとかと連携し、相乗効果が上がるよう取り組んでまいりたいという、このような趣旨の答弁をされておりますので、私が再度申し上げますけれども、一環なのか、主体的に取り組むのは実行委員会、じゃ市や道はどういう形で取り組んでいくのかなって、その辺のところが関連していると思いますので、その点についてもお答えいただきたいと思います。

次に、改築移転でございますけれども、算定の根拠はわかりました。さまざまなメリット、デメリットがあると思います。しかし、私はこの算定根拠の中に、例えば新築の場合の耐用年数がありますよね。その基本のところで、賃貸にしてもどの程度の耐用年数を算定の根拠に入れていらっしゃるのか。その上で、先ほどおっしゃいました総合的に判断したい、その維持管理、賃貸方式のランニングコストやさまざまあると思いますが、その辺のところをもう一度お答えいただきたいと思います。

次に、これは私は非常に今回質問させていただこうと思ったんですけれども、民間の賃貸に入る場合、基本設計の段階でどの程度の意向をこちら側が反映されるか。これは津波避難施設も併設し、また、バリアフリーという今御答弁もございました。この現庁舎は、第１回目の質問を私させていただいたときに、ここはバリアフリーにはなっておりません。そして、避難所としても適切ではありません。

そういう中で、昭和４０年の港管理組合が発足以来、障害の方々の職員は一人もいらっしゃらなかったのかどうか。そして、幸か不幸かこの管理組合の当議員も、多分障害をお持ちの方はいらっしゃらなかったんだと思います。それは幸か不幸か、この４０何年間の歴史であったことだと思いますが、そのことを踏まえて、今各地方公共団体、民間もそうですけれども、障害者に対する法定雇用率というのが義務づけられております。当管理組合は、現時点では障害をお持ちの方は当然いらっしゃいません。来年度からは、この公共団体に課せられる義務が、今まで法定雇用率が２．１から今度２．３に引き上げになります。民間も１．８でしたけれども、これがまた引き上げになって、これは義務づけられます。しかし、当組合は職員の人数に対してのパーセンテージとすれば、もしかしたら０．何人だから大丈夫だよとおっしゃるかもしれませんが、その認識として、私はこれからの庁舎移転にあたり、次の４０年、５０年というスパンを考えたときに、障害者の雇用とか、もしこの管理組合の議員の中にもそういう方がいらっしゃらないとは想定できません。逆にひっくり返して言えば、このような庁舎の中では、障害をお持ちの方は、職員にもなれないし、障害といっても三障害ありますから、精神、肢体ありますけれども、そういう方は職員にもなれないし、議員にもなることができないんです。そういうことを想定して、新築になるのか、賃貸になるのかはわかりませんけれども、その辺の認識についてお答えいただきたい。これは将来にわたることですので、ぜひお答えいただきたいと思います。

跡地利用については、まるで白紙で考えていないということなんですね。それ以上のお答えはないと思いますので、以上です。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　北岸議員の再質問にお答えをさせていただきますが、管理組合がイニシアチブをとって行うさまざまな記念事業あるいは記念行事と、市のほうで考えている大作戦とが、どのように違って、どう連携していくのかということでございますが、私は例えば担当部局では、常時いろんな情報を共有しながら、この５０周年の記念事業についても、昨年来いろいろやっております。

しかし、この５０年という大きな節目を、記念事業、記念行事としてこの港管理組合でやっていく事業とは少し違ったステージで、１年間町ぐるみで、この港に関わる運動を起こしていきたいという思いがあります。そこにはいろんなイベントはあるんだろうけれども、それよりは現在の港の機能、苫小牧が果たしている機能を、子供たちから、あるいはお年寄りまで、もう少し知ってもらうための運動を展開したいなというふうに考えております。それは、いつも新年明けてからどこでも言っているんですが、昭和３８年４月２５日のこの第１船から今日までの苫小牧港における海上取扱貨物量の右肩上がりのカーブと、苫小牧市の人口のカーブが恐ろしいほど一致しているという事実、この５０年を見たときに、これからの２０年、３０年、５０年を考えたときに、やっぱり苫小牧としてこのダブルポートとどう向き合っていくのかというのは、もう避けて通れない一番重要な課題だというふうに認識をしております。

そういった観点から、この港の５０年という大きな節目に、市民に対して港の仕事をしているしていないに関係なく、苫小牧市民に対して、この港と一緒に何か運動を起こしていきたい、そんな思いで、１年間いろんなところでアプローチをしていきたいなというのが市で考えている運動でございます。

管理組合のほうは、そういうこととはまた少しステージが違って、この５０年という節目を記念する事業というものをしっかり、これも市民の皆さんに来てもらう事業もあるわけですけれども、港に関係した皆さんで実行委員会を組んでいただいておりますので、この節目から更に力強い一歩を踏み出すためのこの記念事業、この記念する１年間というものを考えて取り組んでいければいいなというふうに考えておりますので、ぜひその辺の趣旨を御理解をいただきたいと思います。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　北岸議員の再質問にお答えをしたいと思います。

まず、実行委員会メンバーについて御質問がございました。

メンバーの選定、それから事業に対する道の取り組み方という御質問もございました。

まず、実行委員会メンバーの選定についてお答えしたいと思いますが、苫小牧港開港５０周年

記念事業、議員おっしゃるように、昨年１１月に準備委員会を立ち上げて記念事業を検討して、その規模とスケジュール等を準備委員会のメンバーの方が核となって進めてきていただいたところでございます。その中で、実行委員会メンバーの選定にあたっては、苫小牧港に関連する企業でありますとか、経済団体、市民活動の団体、こういったこれまでの港を一緒につくり上げてきた、あるいは港で一緒に仕事をしている、そういった方の参画をお願いしているところでございます。

お尋ねのありました女性の委員の部分でございますけれども、苫小牧港開港５０周年記念事業の実行委員会、全体で９１名いるわけでございますが、そのうち先ほど申し上げました点も含めてお答えしますと、顧問で女性が２名、参与が１名、この顧問と参与を合わせて５０名でございます。

それから、委員会の中におきましては、会長、副会長、委員、幹事会となるわけでございますが、女性の方は幹事会にお１人参画していただく予定となっているところでございまして、全体としては女性の方は４名で、４．３%という格好になっているわけでございます。

あと、負担金の予算としては２，５００万、当管理組合と計上しているわけでございますけれども、考え方としては、それを２分の１、２分の１が道と市でそれぞれ負担していただくということでございまして、北海道の予算としては、共同管理者として負担をお出しするという立場で、実行委員会の分については参画していただくということでございます。

それから、庁舎移転に関してもお尋ねがございました。いわゆる庁舎の耐用年数といった点も含めてお尋ねがございました。

賃貸と新築での比較としては、先ほど申し上げましたとおり、庁舎スペースの面ですとか、執務室、機械環境を含めた必要な面積は確保できること、地震や津波対応として建物の耐震性の確保や津波対策として建物の高さなどが確保できること、また、建物の維持管理面などを比較検討することになると考えております。

また、費用面では、新築の場合は、建設費のほか、その後の修繕や維持管理に要する総額と賃貸の場合の賃貸料、おおむね４０年で比較して検討することになると考えております。

なお、建物の耐用年数について、減価償却資産の耐用年数等に関する財務省令では、鉄筋コンクリート造りなどの事務所は５０年となっているところでございます。

次に、障害のある方の当管理組合の職員採用についてのお尋ねがございました。

当管理組合の障害者の雇用状況につきましては、平成２３年度まで１名が在職しておりましたが、現在は職員の退職により障害者は在職しておりません。

また、当管理組合は、平成２２年、２３年、２４年度に独自職員を採用してまいりましたが、その採用試験の実施にあたっては、障害者の受験を認めておりましたが、この３年間における受験希望者総数約２００名を確認しましたところ、その中に該当者はいなかったというところでございます。今後も職員採用試験の実施にあたっては、障害者の受験に配慮し進めてまいりたいと

考えております。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　以上で、北岸由利子君の一般質問は終了いたします。

谷本誠治君。

○議員（谷本誠治君）　それでは、一般質問をさせていただきたいと思います。

通告に従って、その順で質問をさせていただきます。

まず、漁港区における諸問題ということで、冷凍冷蔵庫西側の工作物についてお伺いしたいと思います。

今、議長の許可を得て資料の配付をさせていただきました。１つは、一覧表、２枚目はこの許可の図面ですね。これと最後は第３船溜まりの北側の建造物、工作物、この写真、ナンバーはここに書いてある一覧表のナンバーと、それから図面に書いてある番号とは、ほぼ同じ。ただあまりにも多いものですから、どこがどこだか、ちょっとなかなかわかりづらいというふうに思いますので、参照しながら質問をさせていただきたいと思います。

図面を見ていただきたいと思います。左上の赤の水産会社の上に、冷蔵庫の隣ですね。４の漁具保管施設、黄色いところになっていますが、これが国有未開地にかぶさり、建築確認申請がされていない工作物なんです。平成元年１０月に漁業協同組合が管理組合の許可を受けて建て、平成６年ごろにこの施設４は、下の会社の所有になったと聞いていますが、管理組合への申請は平成元年の漁業協同組合のままだというふうにお伺いしております。この経緯がわかったのは、２４年１２月だというふうに伺っております。管理組合が知らない間に、４の施設は所有権が移ったという、しかし、申請者は漁業協同組合のまま、一体どのような手続きをされていたのか。契約書の経緯や財産上のこともあり、漁業協同組合の総会ではどのように諮られてきたのか、お調べになったのか、この点についてお伺いをしたいと思います。

併せて、漁業協同組合の中では、年次総会の中で財産の変動をはじめ、一連の取り扱いの顛末について総会の資料として、本来であれば載せなければならないものだと思います。漁業協同組合はどのような考え方を示していたのか、この辺もお話をお伺いしたいと思います。

次に、国有未開地に対する今後の行政対応です。

図面でいう確認申請はされておらず、国有未開地にまたがった工作物の処理、取り扱いはどのようにされる考えなのか。国や道、財務局との間の協議はどのように進んでいるのか、これは既に１０月の苫小牧の決算委員会の中でも、違法建築物については取り壊しが全部されました。今後、国と道との対応をするというふうにお答えしておりましたけれども、現在の進捗状況はどのようになっているのか、この点を改めてお伺いしたいと思います。

それから、管理組合は、これまで手数料収入を受け取って、総務管理費の歳入に入れていた。月額、年額、そして通算で総額は幾らになっているのか。国有未開地は本来使用料は取れない問題ですが、使用料収入の扱いをどのように処理する考えなのか。また、固定資産税の取り扱いは

どのようにするのか。そして最後に、どうしてこうした事態が生じたのか、管理組合としての責任の対応についてお伺いをしたいと思います。

それでは、２番目に漁協幹部、建設業者への責任と管理組合自身の責任についてお伺いをしたいと思います。

法律条例のルールは守らなかった、協同組合と建設会社には厳重注意、そして建設協会には注意、指導を促したといいますが、違法行為を厳重注意処分で済ませる法的根拠は、厳重注意では甘過ぎると考えておりますが、議案説明書の中にも一連の経過報告をされておりますが、管理組合は注意した後も建設を続けたことに対して、当時なぜ毅然とした態度がとれなかったのか、併せて一連の事件について、管理組合自身の責任についてどのように考えているのか、この点についてお伺いをしたいと思います。

そして、併せて苫小牧市から港管理組合が無償貸付を受けている漁港区第３船溜まり北側の土地を、苫小牧漁協組合に使用許可を出していながら建築確認申請をしていない、無許可の建物について、全部で何棟あるのかお伺いしたい。

ここで、資料の第３船溜まり港湾施設許可一覧表を見ていただきたいと思います。

１から２４の備考欄に、確認申請がされていない、されているところについては記入されていますが、空白のところは、これは確認申請はされていないところです。これは３棟あるというふうに苫小牧の本会議の中では言われておりました。今回も何棟あるかというふうに聞こうと思ったんですが、こちらで調べてみたら、これだけの数があるということがわかりましたので、このことについて、無許可の建物ですが、これを認めるのか、その点についてお伺いをしたいと思います。

そして、議案説明書の中には、平成２２年の１１月に船溜まりの供用が開始されました。拡張前にあった漁具保管庫工作物は、当然確認申請もされないまま、矢印の方向に移転されました。これは、議案説明書の中に書いてあるカラー刷りの資料です。細かいようですが、そのときに移転した建物は何棟、どこに設置したのか、移転後に新たに建てられた工作物は何棟あったのか、この点についてお伺いをしたいと思います。

そして、漁業協同組合は港管理組合が管理している所有地を貸してほしいとの申請がされ、これを許可したと。しかも、その後建て続け、今や大小さまざまなプレハブからコンテナ、パレット野積み、漁網の放置が散見されております。決して見栄えのいい状態でないことは、写真を見ていただければおわかりいただけると思いますが、そのほとんどが確認申請をしておらず、中継所を除く以外は申請をしていない。この違法建築物の問題について、このままでは済ますわけにはいかないと思います。今回の問題で一番困っているのは、漁業協同組合の方々であり、組合員の方であり、建設費を出した漁協の組合員だと思います。この点について、御答弁をお願いしたいと思います。

そして、４つ目に港管理組合と本庁舎、おのおのの分野にまたがっています。本庁舎では、建

築課、そして港管理組合、そして間に漁協が入ると、こういうそれぞれの領域にまたがった問題であるゆえに、港の管理者である管理者岩倉市長は、どのように今回の問題について収拾を図ろうとしているのか、この点について質問をさせていただきたいと思います。

議案説明書の中には、漁協組合員の共同施設の建設を指導するとあるが、どのような考えで提案されたのか、そして今後の日程の進捗状況はどのようになっているのか。私は苫小牧漁協組合員の一人一人のために、共同で使用できる漁具の保管建造物の建設は大変よい提案だと思います。建築指導課は、一旦撤去して、その後申請後建て直すという指導をしている。港管理組合は、資料にもありますように、計画的に撤去し、漁協組合員の共同施設の建設を指導している。実にこの問題を収束させるには非常にすばらしい提案だというふうに私は思います。

写真で見るように、立派な第３船溜まりの建設にふさわしい統一された倉庫の建設は、港の美観、観光上、そして景観もよい漁港区の象徴になるのではないかなというふうに私は考えています。漁業協同組合の組合員にとっても、願ったりの施設ではないかと考えます。港管理組合や市当局でも、一連の経過を踏まえて、収拾策、解決策を望むものですが、この提案、そして現在の進捗状況、ちょっとさっきとダブりますけれども、港管理者の責任者、そして苫小牧市長である岩倉市長のトップマネジメントに全てかかっているんではないかなというふうに感じております。私は、この問題をずるずると長引かせないで、本当にこの５０周年にふさわしい、そういう躍進する港づくりに生かしていければなということを考えて、まず漁港区の質問をさせていただきました。

次に、港管理組合庁舎移転の問題ですが、これは質問を取りやめさせていただきます。

次に、２４年度の米軍共同訓練ウエストパック入港についてです。

１３日に入港する予定のウエストパックが、突然延期、今度は１６、１９日までの間の４時間という曖昧な入港通達、バース会議も振り回されているようですが、私はこのたびの大演習や商業、工業、そして苫小牧港を軍事演習に加担させたくない、そういう思いで今回質問させていただくわけですけれども、各議員の通達の文書でも、高速艇ウエストパックの苫小牧寄港は、友好親善でもなく、陸上自衛隊及び米軍改編の米海兵隊の部隊が恵庭、千歳、道央圏などで大演習を行う、しかも日米共同実弾訓練を２月２１日から３月９日までの間に行う。管理者岩倉市長は、日米地位協定に基づく通告があったと、こういう旨の通達を各議員のところに送り出していました。私はこの中で、港湾法１３条で入港の平等をうたい、これを盾にして入港を拒否できないもの、日米地位協定に従わなければならないとして、入港を認めることになりましたが、自治体の港湾管理権を放棄し、商業港、工業港を自慢している港に、戦争のための軍港として利用されているのに気づかないのではないのか。日米地位協定には従順な姿勢を示しているのではないかなと、こういう感じを持っています。

ですから、質問いたしますけれども、港湾管理者岩倉市長にお尋ねしますが、昭和５０年に港湾法ができたその時代的な背景、港湾法に基づく自治体の港湾管理権は、たとえ地位協定の前に

屈する法律だとは私は思っておりません。港湾法に基づく自治体の港湾管理権は、地位協定と対峙するものと考えますが、管理者市長の見解をお聞きしたいと思います。

ガントリークレーンの件についてです。

多くの議員の方から御質問があったので、私は端的に質問をしたいと思います。

まず、なぜさまざまな警報が発せられているにもかかわらず、港管理組合が注意し、操業をちょっと見合わせたらどうだと、こういう声をかけれなかったのか、こういう単純なことがなぜ管理者である港管理組合ができなかったのか、そういう重大な過失になったのではないかなと。クレーンの操業は、荷役管理者の判断に任せて、管理組合の責任はどう取るつもりなのかお伺いをしたいと思います。

それから、先ほど後藤議員の質問に対する答弁の中ですが、今後港湾の外貿コンテナ協同組合、そして構成５社と関係者と今月中に協議を開始し、できるだけ早急に作成してまいりたいというふうに御答弁いただきました。

しかし、これはもう具体的にこの場でやっぱり答えるべきですよ。そういう考え方を持っているのなら、具体的にこの場で今月の何日に開催するぞと、そういう段取りをつけながら、今後の日程も含めてきちっとその辺を明らかにするというのが、やっぱり後藤議員に対する答弁の仕方ではなかったかなと、こういうふうに考えますので、具体的にこの辺については、いつまでにそれをつくるのか御答弁いただきたいというふうに思いまして、一般質問については、以上で終了させていただきます。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君）　谷本議員の質問にお答えをさせていただきますが、漁港区における問題についてお尋ねがございました。

苫小牧漁業協同組合は、漁業活動の中核的な存在であり、水産業の振興、あるいは組合員の福祉向上、地域の活性化などを図るため、広範囲の活動を行っており、また苫小牧港の整備にもさまざまな面で協力するほか、救難活動も行うなど、極めて公共性の高い団体であると認識しております。したがいまして、団体としてのコンプライアンスが確保され、組合員への指導をはじめ、他の模範とならなければならないものと考えております。

こうした中で、今回の関係法令に違反した漁港区内での行為は、極めて遺憾であると考えております。苫小牧港の管理者として、また苫小牧市長として、速やかに今回の問題を解決するよう取り組んでまいりたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（田村龍治君）　専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　谷本議員の質問にお答えをさせていただきます。

まず最初に、漁港区における諸問題でございます。

国有未開地に対する今後の対応についてのお尋ねですが、当管理組合といたしましては、当該保管庫用地を含め、国有未開地の取り扱いにつきまして、現在、北海道財務局及び北海道開発局と打ち合わせを行っているところでございます。

用地の取り扱いにつきましては、その場所によって財務省から国土交通省へ所管替えし、当管理組合が管理委託を受ける部分、当管理組合が譲渡を受ける部分、使用者が貸し付け、または譲渡を受ける部分などが想定されております。既に北海道財務局及び北海道開発局が現地調査を実施しており、当該保管用地につきましても具体的な協議を進めているところでございます。

次に、苫小牧漁業協同組合及び建設業者に対する処分についてのお尋ねでございますが、苫小牧漁業協同組合につきましては、工作物が同漁業協同組合の指導のもとに既に撤去をされ、その後、同協同組合から提出された顛末書において反省の意が示されたことなどから、厳重注意が妥当と判断したものでございます。

また、工作物建設業者につきましては、工作物の設置に関与しておりますことから、同様の処分としたところでございます。

なお、この工作物建設業者からは、次年度の当管理組合に対する建設工事等競争入札参加資格審査申請を辞退する旨の意向が示されております。当管理組合といたしましては、再発防止を図る観点から、法令等の遵守に関し、関係者への周知、指導に努力をしてまいりたいと考えているところでございます。

次に、収拾に向けての対応策についてのお尋ねがございました。

このたびの問題を整理するため、当管理組合としては、個々の建築物に替え、組合員が共同で使用できる荷さばき小屋や共同倉庫を苫小牧漁業協同組合が設置することによって、この問題の適正化が図られるのではないかと考えているところでございます。現在、苫小牧漁業協同組合に対し、周辺用地の利用計画を早急に策定するよう要請しているところでございます。

先ほどの処分に関連しまして、建物３棟の建設に際して、私どもの職員がパトロールで注意したところ、一度注意して、更に建築途中であったと。その点についても、速やかに漁協に対し抗議し、適切な対応を求めたところでございまして、その点については、私どもといたしましても、大変重く受けとめ、遺憾であると考えているところでございます。

２４年度の日米共同訓練について、米艦の入港についてのお尋ねがございました。

港湾法では、船舶の岸壁使用については、不平等な取り扱いをしてはならないことが想定されており、船舶の種類や船籍を理由として岸壁の使用を拒否することはできないものと考えておりますので、御理解をいただきたいと思います。

港湾法成立の背景についての御指摘もございました。

港湾法は、戦後間もない昭和２５年５月に公布され、施行されているものでございます。この法律は、戦後の港湾の建設や管理するために、公的管理法が必要となったためにつくられたものと承知しております。この港湾法においては、基本的に港湾の管理は地方自治体が行うものとい

うことでございまして、苫小牧港管理組合につきましては、当初苫小牧市が港湾管理者となり、現在北海道と苫小牧市が共同管理となったところでございます。

なお、今回入港いたしますウエストパック・エクスプレスは、高速輸送船であり、イージス艦等のいわゆる米艦船とは異なるものであることを確認しております。

次に、ガントリークレーン事故に関しまして、暴風警報等発表時における管理組合の対応についてのお尋ねでございますが、当管理組合では、ガントリークレーン使用者に対して、瞬間風速１６メートル以上で作業を中止し、また瞬間風速３０メートル以上の風が吹く恐れのあるときは、駐機位置に戻り、逸走防止措置を講ずるよう周知徹底を図っているところでございます。

また、異常気象が予測されるときは、荷役業者を含め港湾関係者は、気象情報や苫小牧海上保安署から提供される事故防止等に関する情報などに基づいて、事故防止に努めているところでございます。

このたびの事故前日の１２月５日にも苫小牧海上保安署から、当該荷役業者を含め港湾関係者に情報提供されており、利用者等において安全管理を徹底しているものと考えていたところでございます。

また、後藤議員の質問についての御指摘もございました。

私どもとしては、現在、来週の１９日にこの検討部会を開催する予定でございまして、既に今回の事故に関わるモデル要綱との部分も大筋で詰めたところでございまして、その点来週から鋭意進めさせていただきますので、御理解をいただきたいと思います。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　まず、冷凍冷蔵庫西側の工作物、漁具保管庫の取り扱いについてのお尋ねでございますけれども、まず、漁業協同組合での取り扱いですが、平成６年ごろに苫小牧漁業協同組合から隣接する水産会社に所有権が移転したとのことでございますが、詳しい経緯については関係者に伺っておりますが、記録等がなく、不明とのことでございました。

それから、漁業協同組合の当該保管庫の取り扱いについて、漁業協同組合がどのように考えているかということについては、当管理組合といたしましては、その考え方については今現在確認はしておりません。

それから、次に使用料収入の処理についてのお尋ねがございました。

使用料につきましては、国有未開地部分を含めて、年間１０万４，９５６円を徴収しておりますので、これにつきましては、早急に適正に対処してまいりたいというふうに考えております。

なお、使用料の通算額につきましては、これまで料金改定もございましたことから、現在その資料を持ち合わせておりません。

それから、固定資産税の取り扱いですが、これにつきましては当管理組合のほうに課税権はございませんので、お答えはできません。

それから、次になぜこうした事態が生じたのかというお尋ねでございますけれども、当該保管庫は平成元年１０月に苫小牧漁業協同組合からの申請を受け、用地の使用及び工作物の設置許可を与えたものでございます。当該保管庫の用地には、苫小牧市の市有地と国有未開地が含まれており、国有未開地を含んで許可した経緯については、当時の関係書類等を確認いたしましたが、判明いたしませんでした。

当管理組合といたしましては、土地につきましては、北海道財務局及び北海道開発局と協議を進めているところであり、工作物につきましても、苫小牧市と協議を進めてまいりたいというふうに考えております。

次に、第３船溜まり北側の建築物についてのお尋ねでございます。

記載されたもの以外、全て無許可の建築物かということですが、現在当管理組合が許可している工作物をもとに苫小牧市において建築確認の照会作業を行っているというふうに聞いておりますので、御理解をお願いしたいと思います。

それから、平成２２年に移転をした建物、それから新たに建てられた建物の件数でございますけれども、移転については２５棟、それから新設が１２棟ということでございます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　谷本誠治君。

○議員（谷本誠治君）　最初に、今配付した資料の中で大変申し訳ございません。図面の中で凡例のところの下側のほうに、黄色のところ、苫小牧漁港と書いている。それからその下、赤のところも漁港と書いていますけれども、これは漁協の誤りですので、訂正しておわびしたいと思います。申し訳ございませんでした。

それでは、質問を続行させていただきたいと思います。

今いろいろと、るる答弁がありました。港管理組合もいろいろ努力をしてきたというふうに言われていて、そして、まず一つは、協同組合の総会の問題なんかについても、４の施設の件ですけれども、いまだに不明だし、よくわからないというふうにおっしゃっていました。

本来であれば、漁協関係者の方に質問しなければならない問題なんでしょうけれども、そしてまた、そこまでに立ち入ることもできません。ですから、これは引き続き今後の中で、漁協との接触の中で、やはり漁業協同組合法にのっとった形で内部の自浄化、これも含めてそういう形でこれに対処していくということが必要ではないかなというふうに思います。この点については、回答はよろしいです。

そして、国有未開地の問題です。

現在打ち合わせ中ですがというふうに、そして進行状況も、財務局から国土交通省に移管して、その管理を苫小牧港管理組合に任せるという、そういうふうになるかのようなお話でしたけれども、先日担当の方とお話ししたら、そういう方向で管理を任せるというふうにお聞きしたものですから、今の答弁ではちょっと、あれっと。そして、道の現地調査を進めていくと、この点につ

いてはいつごろまでに進めていくのか、この点についてもお聞きをしたいと思います。

それから、使用料収入の問題です。

年１０万ちょいと。そして通算では、持ち合わせしてないと思います、こういうお答えでしたけれども、やはりこの点について、きちっと明らかにさせる必要があると。

固定資産税の件については、わかりました。ですから、通算で料金の変更ももちろんあったかもしれませんけれども、その点について、再度それを明らかにするのかどうなのか、きちっと明らかにしていただきたいというふうに思います。道とも協議していくというふうにお話を伺ったので、それはよろしいです。

それから、責任の問題です。

今御答弁あったように、建築を進めていたと。それを注意をしたと。しかし、それを再三の注意をしたにもかかわらず、これを進めた。そのことに対して厳重注意という形で、業者の方々に通告文書を提出したんだろうと思うんですが、管理組合自身の責任という点について、この問題も含めて、それから船溜まり北側のところについても、やはりはっきりと港管理組合自身がその責任を感じているということが全然伝わってこないんですよ。注意をしたけれども続行したと、遺憾に思うということですから、これについてはそのように感じておりますので、この点についてもちょっと。

それから、第１船溜まりの問題です。

まだわからないとかっておっしゃっていましたけれども、しかし、第３船溜まりの図面の右側の船溜まりの北側のところですね。この５のところは確認申請の申請済みのところなんです。当初問題になったのは、６、７、９でしたか、３棟だというふうにお話を伺っておりました。

しかしその後、建築課のお話を伺ったら、確かに届けはないということを明言されておりました。ですから、船溜まりをつくる前にあったものをこっちに移したというところは、さっき幾つか御答弁いただきましたけれども、それで全てだというふうには受け取れないんですよね。

そういうことの中で、私はその辺をやっぱりきちっとはっきりさせると。ごちゃごちゃした問題は、もうこの辺ですきっとしたいと思うんです。ですから、私は先言ったように、港管理組合の方で共同の施設、このばらばらに建っている共同の施設をきちっと３者で共同して漁協につくってもらうと。それはいいと思うんです。ただ、いずれにしろ組合員一人一人が注視して、そして建物を建ててというふうに思います。

でも、やはりこの問題については、そういう点からきちっとそれを推進していくと。そのためにやっぱり管理者である市長に御足労を願うことが必要ではないかなというふうに思います。特に第３船溜まりの問題については、私も法務局にちょっと出掛けていって、この地番を調べて、ここにある№４のところですけれども、№４のところについては、建物が建っている形跡はないということで、図面だけいただいてきた経過があります。

そして、国有未開地も当然入っております。ところが、北側の船溜まりですね。ここにはＫと

いう水産会社のみが登録されていると。休憩室については、恐らく登録されていると思います。そのところまで調べると、１件につき１，０００円かかりますので、ここのところはちょっと割愛させていただきますけれども、そういう状況だったということを併せて報告をして、質問をしたいなというふうに思います。

それからもう一つ、今回のウエストパックの入港です。

何か港湾法の１３条に入港の平等をうたっているというふうに言っておりますけれども、この点について、私はこのように思います。港湾法を実際にとってみたら、

○議長（田村龍治君）　会議時間をあらかじめ延長させていただきます。

○議員（谷本誠治君）（続）　これは経済的な問題で、商業の大きい船、一人親方の船もあれば、そういう問題でもないというふうに思うんです。そういうことを差別してはいけないということで、大きい船も小さい船も、これは平等に扱うようにしなさいということで、この条文の上には、そういう企業間の問題、これに具体的に書かれております。

これには、私企業への不関与などというふうに書いております。ですから、この中には、港湾運送、倉庫業、その他の保管関係する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に監視をしたり、競走して事業を営んではならないと。何人も施設の利用やその港湾の管理運営に平等な扱いをしなければならないというふうに書いているんです。ですから、そういった点でいえば、これを該当させるというのは筋違いではないかなというふうに私は考えているんです。

２１年の１１月１３日、そして２００３年、今度３度目ですね。だから、民間船だから許可したという経緯はわかります。しかし、これは絶えずウエストパックはオーストラリア船で、チャーターした便で、常時こういった軍隊の移送に使われている専属の船なんですよ。ですから、そこで運ばれるのは、第三者から見てもやっぱり軍事に利用されていると。

先ほど市長もおっしゃっていましたけれども、これからの港の発展、そして商業港としても発展するわけですね。そういった点からいえば、過去に、鳥越市長時代でしたけれども、ブルーリッジの入港をめぐって米総領事が何度も何度も要請に来たと。しかし、それは拒否したわけですよ。しかも、いたたまれなくなって、じゃ東港へと。そしたら東港ではなくて、当日沖合に停泊をして、そして水深が浅いから入らないということで帰っていった経緯があります。それはやはり、自治体の漁業管理権をきちっと行使したからできたんではないかなというふうに思います。そういった意味では、地位協定が優先であれば、たとえそういっても強引に西港区に入ってくる可能性はあることもあるのではないかなというふうに思います。

ですから、そういった点で、やはり商業港・苫小牧港にそういった軍事的利用をさせてはいけないということがやっぱり大きな内容だと思いますし、戦後のＧＨＱも国家一元の管理から地方自治体に管理権を移転したというふうに思います。そういった意味では、健全な苫小牧の発展をする上でも、こういった艦船の入港については差し支える考えはあるのか、この点について再度お伺いをしたいというふうに思います。

ガントリークレーンの件については、わかりました。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　谷本議員の再質問にお答えさせていただきます。

まず、漁港区における諸問題について、国有未開地に対する今後の対応について、再度のお尋ねがございました。

先ほどの説明で、用地の取り扱いについて、３点ほどの御説明をさせていただいたところでございますが、私ども当初、一括して当管理組合が管理委託を受けたい旨を希望していたところでございますが、国との打ち合わせの中で、土地利用の現在の仕方からいいますと、全てを一括してということにならないのではないかという、譲渡あるいは貸し付けみたいな形にならざるを得ないところも一部ありますけれども、大半は私どものほうに管理委託をしていただけるものと、そういう作業は今最後の段階に進んでおりますので、国土交通省、北海道開発局さんの出先の方と、北海道財務局さんのほうの御指導もいただきながら、鋭意進めさせていただきたいと考えているところでございます。

それから、漁港区の諸問題の中の処分に関しての再度のお尋ねがございました。

私ども当初、漁業協同組合のほうから、工作物の設置許可の申請の相談がありまして、その場所については、国有未開地が大半であるので、工作物の設置許可はできないという旨をお伝えして、設置許可申請の書類そのものもお返ししたところでございますけれども、その後残念ながら建設が進められて、私どものほうから、一度ならずとも指導させていただいたところでございまして、先ほど申し上げたとおり、遺憾に思っているところでございますけれども、先ほどもお答えしましたとおり、漁業協同組合の指導のもとに撤去されたという点、それから顛末書において、深い反省の意が示されたという点を鑑みまして、厳重注意としたところでございまして、工作物の建設業者につきましても、次年度の私どもの当管理組合に対する建設工事等競争入札参加資格申請を辞退する旨の意向が示されておりますので、自らも処分に相当する姿勢を示されたのかなと受けとめているところでございます。

それから、日米共同訓練に関連して御質問がございました。

米艦の入港についてのお尋ねでございまして、港湾法の１３条についての御見解を承ったところでございますが、苫小牧港は御存じのように、商業港として日本有数の大きな港湾になってございますので、商業施設としての利用が大半でございます。しかしながら、こういった港湾法においては、船舶の岸壁使用については、その船主でありますとか、その船籍を理由に岸壁の使用拒否することはできないということでございますので、御理解をいただければと思っているところでございます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　総務部長、玉川豊一君。

○総務部長（玉川豊一君）　使用料の通算額についてのお尋ねですが、使用料の通算額につきましては、調査の上お知らせしたいというふうに考えますので、よろしくお願いいたします。
以上です。

○議長（田村龍治君）　谷本誠治君の一般質問を終了いたします。
以上で、一般質問を終了いたします。
これより議案第３号及び第４号に関する質疑に入ります。
谷本誠治君。

○議員（谷本誠治君）　今回、一般質問だと思ったんですけれども、余分なことは言いません。それでは質問に入ります。
議案第３号、４号の質疑に入らせていただきます。
港湾機能の強化についての説明会資料と予算書の２４ページ、東港の南部の延伸についてお伺いをしたいと思います。
全体計画は、国直轄事業と聞いております。２５年度の予算は３億１，０００万、２４年度調査設計費は幾らかけてきたのか、２６年度は幾らになるのか、国直轄事業の岸壁部分は３分の２というふうに聞いておりますが、管理組合の負担は３分１、３年間で苫小牧の延長埋立工事に係る総事業費は幾らになるのか、お聞かせ願いたいと思います。
それから、欠けた部分、南伸しなければならない部分ですが、確かにこの間のいただいた資料を読んでまいりました。輸送貨物の効率性や安全性、シャーシのスムーズな運行、運営管理、非常に理解はできます。３基のガントリークレーンの延長や３バースになるなど、現在２バースにやっとなったわけですけれども、これを延長することによって安全策、効率化は一層向上するというふうに伺っておりますし、私もそのように思います。
ただ、厳しい財政事情なので、今すぐ実施しなければならない必要な事業なのか、むしろ延期すべきではないのか、この点についてお伺いをしたいと思います。
それから、ＢＣＰ、業務関連機構についてです。
お２人の方からこの質問をされましたので、内容はよくわかりましたし、必要性もわかりました。
今年度、苫小牧の業務継続計画、これは苫小牧港だというふうに聞いております。説明も先日受けたんですが、よくわからなかった。しかし、大規模災害のときに、機能の復旧、業務の継続を図る、そういう内容の趣旨が２月２日の議案説明会、その後これはどういうものなんだというふうに説明を求めましたら、実は今日皆さんのところにお配りした、こういった資料が出てきました。
これは、インターナルオンリー、正確かどうかわかりませんが、辞書で調べましたら、限定資料、部内資料という意味らしいです。こういう資料が少なくても説明会のときには配っておく必要があるのではないかなというふうに、苫小牧議会の中でも事前にそういった説明。だから、そ

ういった点で、この問題については、今後できればそのようにしていただければありがたいというふうに思います。そういったことで、この業務継続計画、重要性は常に感じましたし、さまざまな人の知恵を借りながら一度につくっていく必要はある、先ほどの御答弁の中にもそうおっしゃっていました。これは御答弁は要りません。

５，０００万かかるということで、その提示を受けたんですが、どの程度で、これをつくるのに幾らかかったのか、この点についてちょっとお伺いをしたいと思います。

それから、親しまれる港づくりです。

先ほど北岸議員の質問と重複することを避けながら、市長の見解等々も十分鑑みながら質問させていただきます。

予算書の中では、予算総額が５，０００万円、内訳は管理組合が２，５００万円、協賛金２，５００万円と、過去３０周年の事業を見ると、予算総額３，０００万円、決算は収入３，２４３万円、支出２，９７３万円と、残２７０万円でした。管理組合負担金１，５００万円、協賛金１，０００万円の補正で３６９万円、そして協賛金決算額は１，５５０万円で、４９２件の協賛があったということを３０周年の事業計画の資料を見ますと、そうなっておりました。４０周年は内々に内輪で済ませようということですが、厳しい財政状況の中で協賛金の予算はちょっと無理があるのでないのかなというふうに思いました。この点について、お聞きをしたいと思います。

それから、苫小牧市も新事業として、未来へのみなと大作戦事業として、５０周年の応援ＰＲ作戦を含む１，５５０万円を計上していると。港まつりには４７５万円、総額で７，０００万円を超える予算が計上されています。統一的な実行委員会をつくり、それぞれがそれぞれで進めるんではなくて、きちっとその辺の考え方を明らかにして、お祭り騒ぎが大好きだというような印象を、私はこの計画を見てそういう印象を受けました。

開港１００年への道半ばでもあります。そういう意味での５０周年です。予算をかけ過ぎず、未来に羽ばたくような創造的な５０周年の行事に取り組むために、先ほどいろいろほかの議員の質問にお答えしておりましたけれども、一緒にやっぱり考えていくべきではないのかなと。そして、少なくとも総額７，０００万、この枠をやっぱり抑える、協賛金についても、ここで２，５００万集めるんだったら、相当やっぱり無理がかかるんではないのかなと、そういう懸念も持ったものですから、この点について質問をさせていただきたいと思います。

それから、２５年度の一般特別会計予算から一般会計予算の説明書１３ページについてちょっとお伺いをしたいと思います。

歳入の国庫支出金が前年比１５６％の伸長と、社会資本総合交付金事業内訳が説明されておりますけれども、総事業費が６億３，０００万、それぞれの費用の内訳の特徴についてちょっと説明をいただきたいというふうに思います。

同じく特別会計予算質問書の中での１７、１８、西港区、東港区の起債の相関関係について、西港区は起債事業の前年比４億８，０００万増、東港区が前年比で１３億５，０００万の減とい

うことですが、その内訳についてお聞きしたい。
　そして、最後です。
　勇払マリーナについては、それぞれの指定管理者の中で収支採算を行っているということですので、現在の特徴、採算状況、利用状況、この辺についてお伺いをしたいと思います。
　同時に、苫小牧市では、４年間で指定管理者に対するモニタリング制度というのを毎年実施しています。マリーナの指定管理期間は８年間なんですね。ですから、これまでの中で、中間でのそういった話し合いは行われていても、業務点検なども行われていないのではないのかなと。少なくとも毎年ではなくても、中間での指定管理のモニタリングをする考えがあるのか、その辺の考えについて御説明を願って、１度目の質問をしたいと思います。
○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。
　専任副管理者、柏葉導徳君。
○専任副管理者（柏葉導徳君）　谷本議員の御質問にお答えをしたいと思います。
　私のほうからは、勇払マリーナに関してのお尋ねについてお答えをさせていただきます。
　平成２４年度における利用状況につきましては、契約艇数が２４０隻と、前年から７隻増加し、使用料収入が３，２７４万円と、５万円ほどの増額でございました。
　決算の今のところの予測は、収入が５，５８３万円、支出が５，２２６万円で、３５７万円の黒字が見込まれており、平成２３年度決算と比較して、収入が４５２万円、支出が１，０７９万円それぞれ減となっております。
　次に、モニタリング制度についてでございますが、苫小牧市が行っております指定管理者制度におけるモニタリングは導入しておりませんが、指定管理者から毎年提出される収支報告書や事業報告書をもとに経営状況を点検するとともに、管理運営やサービスの提供が適正に履行されているかどうかを確認し、必要に応じ指定管理者に対し、改善指導等を行っているところでございます。当管理組合といたしましては、苫小牧市のモニタリング制度、手法を参考に勇払マリーナへの導入による効果などについて検討してまいりたいと考えているところでございます。
　私からは、以上でございます。
○議長（田村龍治君）　総務部長、玉川豊一君。
○総務部長（玉川豊一君）　まず、ＢＣＰに関する資料に関連いたしまして、議員の御指摘のように今後対応するよう努めたいと考えますので、よろしくお願いいたします。
　次に、開港５０周年事業の予算執行の基本的な考え方についてのお尋ねですが、開港５０周年記念事業につきましては、今後設立される実行委員会において具体的な記念事業計画と予算等を策定されることになります。
　その事業費につきましては、開港３０周年記念事業や他港の実施例を参考に記念事業の規模を想定し、事業費を５，０００万円とし、当管理組合の負担金と協賛金としてそれぞれ２，５００万円を設定したものでございます。

企業等からの協賛金につきましては、後日設立される実行委員会において、目標額として定め、進めていきたいというふうに考えているところでございます。協賛金につきましては、目標額と実際の金額とは差異が出ることと想定されますことから、実行委員会におきましては、弾力的に記念事業を進めてまいりたいというふうに考えております。

○議長（田村龍治君）　施設部長、大岡秀哉君。

○施設部長（大岡秀哉君）　東港区中央ふ頭の取り付け部の事業費及び必要性についてのお尋ねでございますが、苫小牧港国際コンテナターミナルは、既に供用されている２バースに加えて、南側取り付け部については、内航フィーダーコンテナを含めた外内貿コンテナ車両の安全かつ効率的な移送動線を確保するため、既設岸壁の取り付け部を９０メートル延伸することとしております。

当該箇所は、平成２４年度に調査設計・埋立申請を行い、平成２５年度から本体工に着手し、平成２６年で完成する予定でございます。事業費につきましては、平成２４年度は約１億円、２５年以降が約１５億円で、総額約１６億円となる見込みでございます。

当管理組合の負担率は、事業費の３分の１となっており、このうち北海道及び苫小牧市の負担は3分の2と3分の1となっております。

また、２５年度の予算案では、国直轄事業負担金として３億1，０００万を計上しており、その内訳は、地方債が9割の2億7，９００万円、一般財源が１割の3，１００万円でございます。

次に、来年度実施を見送るべきではないかとのお尋ねでございますが、昨年９月より岸壁２バース、ガントリークレーン３基体制になったことを受け、本年４月からは、内航フィーダーコンテナが西港区東ふ頭から苫小牧港国際コンテナターミナルに完全移転することになりますことから、コンテナターミナルが狭隘化するため、荷役の効率化には速やかな整備が求められております。よって、来年度実施により早期完成を目指してまいりたいと考えているところでございます。

次に、西港区の社会資本整備総合交付金の事業費の内訳についてのお尋ねでございますが、この事業費6億3，７５１万9，０００円の内訳は、第１船溜まりの物揚場への改良が１億4，５００万円、南ふ頭岸壁改良が4，０００万円、東ふ頭岸壁改良が8，０００万円、埠頭間道路整備が１億6，５９０万円、港湾管理情報システム構築が9，６６１万9，０００円、西ふ頭埠頭内道路改良が１億1，０００万円となっております。

事業内容は、第１船溜まりの物揚場は、ポートサービス船の係留不足を解消するため、既設護岸を物揚場に改良するものでございます。

南ふ頭及び東ふ頭岸壁は、老朽化した岸壁について、エプロン改良や電気防食工等を実施するものでございます。

埠頭間道路は、港湾関係車両の安全で効率的な輸送を確保するため整備するものでございます。

港湾管理情報システムは、平成元年に構築され、その後、港湾ＥＤＩやＳｅａＮＡＣＣＳによるシングルウインドウ等へ対応するため、システムの追加を行ってきましたが、老朽化とともに

不具合が生じていることを踏まえ再構築するものでございます。

西ふ頭埠頭内道路は、老朽化とともに現在の交通形態に合った舗装構造に改良するものでございます。

次に、特別会計港湾建設費の起債事業費の内訳についてのお尋ねでございますが、西港区につきましては、平成２４年度は第３船溜まりの荷さばき施設整備費及び西ふ頭荷さばき施設船舶給水設備等の調査設計費として6，９６０万1，０００円でございます。２５年度は、西ふ頭の荷さばき施設や船舶給水設備等の整備費、東ふ頭及び中央北ふ頭の荷さばき施設調査設計費及び整備費、入船ふ頭の荷さばき施設整備費として5億5，４７０万1，０００円でございます。

東港区につきましては、平成２４年度は、中央ふ頭の荷役機械整備費、中央ふ頭及び周文ふ頭のコンテナヤード及び荷さばき施設整備として１４億5，０７９万6，０００円でございます。平成２５年度は、中央ふ頭のコンテナヤード整備として、9，９７９万7，０００円でございます。

西港区と東港区を合わせますと、平成２４年度が１５億2，０３９万7，０００円に対し、平成２５年度が6億5，４４９万8，０００円となり、対前年度比４７%でございます。

以上でございます。

○議長（田村龍治君）　谷本誠治君。

○議員（谷本誠治君）　端的に質問させていただきます。

港湾機能、東港区の公有水面南伸の問題です。

今、総額では約１６億円というふうに御答弁いただきました。そのうち、3分の1が港管理組合ですから、港管理組合が負担しなければならないのは5億4，０００万になり、今財政の厳しい状況から、こういった説明は十分わかりますが、延期すべきではないかということをお伺いします。

そして、しかも本埋立工事は1年１０ヵ月で実施するというふうに伺ってもおります。ただ、そういった点で、やはり今この予算を執行すれば、やはり5億円という財源をもっとほかの部分に活用できるんでないのかと、管理組合の負担金も減らすこともできるんでないのかと、そういうことで延期すべきではないかというふうに考えますので、再度御答弁お願いしたいと思います。

○議長（田村龍治君）　答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君）　苫小牧港東港区の埋め立てに関して、谷本議員から再度の質問がございました。

中央ふ頭の取り付け部の実施が、これすなわち埋め立ての部分でございまして、事業実施についてのお尋ねでございますが、先ほども御説明いたしましたように、内航フィーダーコンテナが西港区から苫小牧国際コンテナターミナルに完全移転することから、コンテナターミナルにおける荷役の効率化のためにも速やかな整備が必要と考えているところでございます。

このターミナルにおいて、３基のガントリークレーンを使って、外内貿コンテナを効率的に取り扱うには、当該箇所の整備が最も効果的であり、当管理組合をはじめ関係者が一丸となって取り組んでまいりましたところでございますので、御理解をいただきたいと思います。

以上でございます。

○**議長（田村龍治君）**　他に質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○**議長（田村龍治君）**　なければ、質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、ただいまのところ、反対、賛成の討論通告はありません。

反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○**議長（田村龍治君）**　なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第３号及び第４号についてお諮りいたします。

議案第３号及び第４号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「反対」「異議なし」と呼ぶ者あり）

○**議長（田村龍治君）**　賛成多数と認めます。

よって、議案第３号及び第４号は、原案のとおり可決されました。

○**議員提案第１号　苫小牧港管理組合議会議員派遣の件について**

○**議長（田村龍治君）**　次に、日程第７、議員提案第１号「苫小牧港管理組合議会議員派遣の件について」を議題といたします。

お諮りいたします。

本件につきましては、提案説明を省略し、直ちに表決に付したいと存じますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○**議長（田村龍治君）**　御異議なしと認めます。

それでは、議員提案第１号についてお諮りいたします。

議員提案第１号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○**議長（田村龍治君）**　御異議なしと認めます。

よって、議員提案第１号は、原案のとおり可決されました。

○**閉会**

○**議長（田村龍治君）**　以上をもちまして、本議会に付議された事件はすべて議了いたしました。

閉会にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。

本議会に付議された事件は、報告２件、議案４件、議員提案１件でありますが、皆様方の御協力により滞りなく議了いたしましたことに、議長として厚く御礼を申し上げますとともに、議員各位の熱心な御審議を得ましたことに重ねてお礼を申し上げます。

これをもちまして、平成２５年第１回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでした。

（了）

午後５時２２分　閉会

上記のとおり会議の次第を記録し、その相違ないことを証するため、ここに署名する。

苫小牧港管理組合

議　　長　　田　村　龍　治

署名議員　　後　藤　節　男

署名議員　　谷　本　誠　治